

quema y cuadro de organización pedagógica que han servido de base a la presente autorización.

Lo digo a VV. SS. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a VV. SS.

Madrid, 16 de abril de 1980.—El Director general, Pedro Caselles Beltrán.

Sres. Subdirectores generales de Educación en el Exterior, de Centros Estatales, y de Ordenación Educativa.

MINISTERIO DE TRABAJO

13542 RESOLUCION de 21 de marzo de 1980, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 527 el cinturón de seguridad, clase A (de sujeción), marca «Maheprot», modelo A 244/2A, fabricado y presentado por la Empresa «Herrero Inter-Prot, S. A.», de Madrid.

Instruido en esta Dirección General de Trabajo, expediente de homologación del cinturón de seguridad de clase A (de sujeción), modelo A 244/2A, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.—Homologar el cinturón de seguridad marca «Maheprot», modelo A 244/2A, de clase A (cinturón de sujeción), tipos 1 y 2, fabricado y presentado por la Empresa «Herrero Inter-Prot, S. A.» (Herrero Internacional de Protección), con domicilio en Madrid 18, calle Mauricio Legendre, número 4, como elemento de protección personal de los trabajadores.

Segundo.—Cada cinturón de seguridad de dichos marca, modelo, clase y tipos, llevará en sitio visible, un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «Ministerio de Trabajo-Homologación 527 de 21 de marzo de 1980. Cinturón de seguridad de clase A (de sujeción). Tipos 1 y 2.»

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y norma técnica reglamentaria MT-13, de cinturones de seguridad. Definiciones y clasificación. Cinturones de sujeción, aprobada por resolución de 8 de junio de 1977.

Madrid, 21 de marzo de 1980.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

13543 RESOLUCION de 12 de mayo de 1980, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa el II Convenio Colectivo de Trabajo, de ámbito interprovincial, para la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo.

Visto el texto del II Convenio Colectivo de Trabajo, de ámbito interprovincial, para la Empresa «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo;

Resultando que con fecha 5 de mayo de 1980 ha tenido entrada en esta Dirección General el texto del II Convenio Colectivo de Trabajo, de ámbito interprovincial, de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo, que fue suscrito el día 29 de abril de 1980 por la representación de la Empresa y la del personal de la misma, acompañando documentación complementaria;

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

Considerando que la competencia para conocer de lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo, en orden a su homologación y registro, le viene atribuida a esta Dirección General por el artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, de Convenios Colectivos, y por aplicación de la disposición transitoria 5.ª de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores; habida cuenta que, según la información obrante en el expediente, la Comisión Negociadora del Convenio se constituyó con anterioridad a la entrada en vigor de dicha Ley;

Considerando que a los efectos del artículo 8 de la citada Ley 38/1973, según redacción efectuada por el Real Decreto-ley de 4 de marzo de 1977, las partes se han reconocido mutuamente capacidad representativa suficiente;

Considerando que en el Convenio Colectivo objeto de estas actuaciones no se observa en sus cláusulas contravención alguna a disposiciones de derecho necesario, por lo que procede su homologación;

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el II Convenio Colectivo de Trabajo, de ámbito interprovincial, para la Empresa «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo, suscrito el día 29 de abril de 1980 entre las representaciones de la Empresa y del personal de la misma.

Segundo.—Notificar esta resolución a las representaciones de la Empresa y de los trabajadores en la Comisión Deliberadora del Convenio, haciéndoles saber que, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa por tratarse de resolución homologatoria.

Tercero.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el Registro correspondiente de esta Dirección General, remitiéndose una copia, para su depósito, al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación.

Madrid, 12 de mayo de 1980.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de Trabajo de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo.

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

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2. *Ámbito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla en «Aviaco, Aviación y Comercio, S. A.», con contrato por tiempo indefinido o por tiempo cierto superior a un año, encuadrados en el grupo de Auxiliares de Vuelo en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

El personal que haya cesado o cese en el futuro en el servicio activo de vuelo (escala pasiva de vuelo) se registrará por lo expresamente regulado en el anexo III.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se registrará por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
- El que no esté contratado como fijo o por tiempo cierto superior a un año.

Art. 3. El presente Convenio entrará en vigor el 1 de febrero de 1980, siendo aplicable desde esta misma fecha, excepto en aquellos conceptos que tengan señalada expresamente otra fecha distinta al efecto, y su duración será de dos años. Los conceptos retributivos serán revisados el 1 de febrero de 1981.

Será prorrogable tácitamente por períodos de doce meses si, con una antelación de tres a su vencimiento, no ha sido denunciado por escrito por cualquiera de las partes.

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

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

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

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

Art. 6. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior a la que los tripulantes aceptan realizar según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para que las operaciones de vuelo de «Aviaco» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes y la Compañía se comprometen a cumplir las normas vigentes, contenidas en los manuales de operaciones, de ruta o aviación, y disposiciones complementarias.

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.

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

Son competencia de esta Comisión:

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

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

d) La Comisión Interna será consultada sobre la elaboración, por parte de la Compañía, de disposiciones que afecten a las condiciones laborales de los tripulantes Auxiliares.

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

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

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

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

Art. 15. *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se preste a soluciones dudosas, se aplicará en cada caso concreto aquélla que sea más favorable a los tripulantes. Cuando la Comisión Interna, en materia de interpretación del Convenio, llegue a la conclusión de que la norma a aplicar no ofrece un sentido claro, resolverá en el que más favorable resulte para el trabajador.

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

CAPITULO II

Definiciones, funciones y clasificaciones

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

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

Art. 17. *Tripulante.*—Persona a quien la Dirección de «Aviaco» pueda asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 18. *Tripulante Auxiliar.*—Tripulante en posesión de licencia y calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Art. 19. *Tripulación.*—Conjunto de tripulantes Técnicos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de «Aviaco» para la realización de un servicio de vuelo.

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

Art. 20. *Auxiliar de Vuelo.*—Tripulante en posesión del certificado expedido por la autoridad aeronáutica que le acredite como tal, encuadrado en el grupo laboral correspondiente y que tiene como misión, atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar en todo momento el bienestar del pasajero.

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

Asimismo, el Auxiliar de Vuelo deberá estar en posesión de la correspondiente tarjeta de salvamento, cuando así lo disponga la autoridad aeronáutica.

SECCION SEGUNDA.—FUNCIONES

Art. 21. *Jefe de Cabina.*—Auxiliar de Vuelo que, superados los cursos de capacitación y nombrado por la Compañía, desempeña, por delegación del Comandante, el mando de la Tripulación Auxiliar para dirigir, supervisar y realizar la operación de aquélla.

Los Jefes de Cabina habrán de tener la nacionalidad española.

SECCION TERCERA.—CLASIFICACIONES

Art. 22. *Clasificación laboral.*—Los Auxiliares de Vuelo se clasifican a efectos laborales en un grupo profesional de igual denominación.

Art. 23. *Antigüedad laboral.*—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de «Aviaco» y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria o por maternidad.

Art. 24. *Escalafón laboral.*—La Empresa cerrará el 31 de diciembre de cada año un escalafón laboral en el que encuadrará a los Auxiliares de Vuelo, ordenados de acuerdo con el tiempo de servicios efectivos en su grupo.

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

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

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

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

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

Art. 25. *Clasificación económica*.—Se considera nivel, cada uno de los escalones retributivos que un tripulante puede alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos, con independencia de su puesto de trabajo.

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

Art. 26. *Escalafón profesional de Auxiliares de Vuelo. Ordenación Jefes de Cabina*.—En este escalafón se reaccionarán, especificando la edad y antigüedad en la Compañía, los Auxiliares de Vuelo por el tiempo efectivo de servicio en la Compañía. De ser igual este tiempo se ordenarán de acuerdo con su fecha de ingreso en el grupo laboral y, si ésta fuera la misma, según las calificaciones obtenidas a la vista de las condiciones que acrediten y de las pruebas superadas.

Cuando un Auxiliar haya disfrutado de excedencia voluntaria o por maternidad, a su regreso será escalafonado con el número de orden que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$N' = \frac{N \cdot T'}{T}$$

Siendo:

N' = Número de orden que corresponda en el escalafón profesional (o en el laboral si el primero no existiera) a la reincorporación de la excedencia.

N = Número de orden en el escalafón profesional (o en el laboral si el primero no existiera) al comenzar la excedencia.

T = Número de tripulantes Auxiliares en plantilla al comenzar la excedencia.

T' = Número de tripulantes Auxiliares en plantilla a la reincorporación de la excedencia.

En hoja aparte se ordenarán los Jefes de Cabina, por su fecha de suelta. En el caso que se disfrute de excedencia, tanto voluntaria como por maternidad, a su regreso el número de orden que le corresponderá vendrá dado por la aplicación de la fórmula citada en el párrafo anterior referidos los datos de la misma sólo a los Jefes de Cabina.

En el caso que un Jefe de Cabina hubiera cesado y volviese a ser nombrado, se le computará, a efectos del número de orden que le corresponda en la ordenación de Jefes de Cabina, el tiempo que ostentó el cargo citado.

En ningún caso se podrán avanzar puestos como consecuencia de la aplicación de la fórmula anterior.

El escalafón profesional y la ordenación de los Jefes de Cabina se cerrará el 31 de diciembre de cada año, publicándose antes del 31 de marzo siguiente. Las reclamaciones contra el mismo se plantearán conforme al procedimiento establecido en el artículo 24 respecto al escalafón laboral.

De acuerdo con este escalafón y con la ordenación de los Jefes de Cabina, en su caso, se regulará la concesión de vacaciones, desplazamientos, cambios de avión y, en su caso, permisos sin sueldo, vuelos especiales y banalización.

CAPITULO III

Ingreso, progresión y promoción

Art. 27. *Admisión*.—La admisión del personal Auxiliar de Vuelo de la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 28 y 29.

Art. 28. *Condiciones y pruebas de ingreso*.—Las condiciones que deberán reunir los tripulantes para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección, que establecerá, en cada momento, pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo, a superar junto a las restantes normas a cumplir.

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

A su ingreso en la Compañía, los Auxiliares de Vuelo quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y la Compañía, en el último nivel, incluso en el caso de su ingreso sea por integración o fusión de otra Compañía en «Aviaco».

Art. 29. *Preferencia para el ingreso*.—En igualdad de condiciones, tendrá preferencia para el ingreso, además de las establecidas con carácter general por la legislación vigente:

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

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

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

Las preferencias del punto 1 prevalecen sobre las del 2, las de éste se decidirán por el orden en que se enumeran.

Art. 30. *Cambio de avión de Auxiliares de Vuelo*.—La asignación de Auxiliares de Vuelo a los flotas se hará de acuerdo con las necesidades de éstas por el orden del escalafón profesional, correspondiendo a los de número más bajo la flota de superior categoría.

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

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

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

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

Art. 31. *Asignación voluntaria de tipo de avión a Auxiliares de Vuelo*.—Cuando un Auxiliar de Vuelo solicite pasar a tipo de avión de inferior categoría al que, según el escalafón profesional le corresponde, o permanecer en el que tiene asignado cuando proceda su paso a otro superior, se accederá a su solicitud dentro del plazo de dos meses y quedará obligado a permanecer en el que voluntariamente ha elegido durante un plazo mínimo de dieciocho meses. Estas peticiones habrán de presentarse por escrito, se concederán por orden de petición y, en caso de igualdad, en la fecha de la misma, por antigüedad en el escalafón profesional, teniendo además preferencia los Auxiliares que no hayan utilizado anteriormente su facultad de renuncia.

Art. 32. *Promoción*.—La promoción de los Auxiliares de Vuelo podrá darse por cambio de nivel en su grupo laboral.

Art. 33. *Cambio de nivel*.—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Auxiliar de Vuelo se cumplan las tres condiciones siguientes:

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

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

c) Haber superado satisfactoriamente, para lo que tendrá un máximo de dos oportunidades, los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión, como los periódicos de comprobación y calificaciones de aptitudes profesionales requeridas por la autoridad aeronáutica.

Art. 34. *Cambio de nivel diferido*.—Cuando un Auxiliar de Vuelo, cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 33, no supere los exigidos en el apartado c) del mismo artículo, quedará diferida su promoción en el doble del tiempo exigido para la promoción normal o, alternativamente hasta que haya superado las prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

Art. 35. *Consideración a grado superior*.—La Compañía, en uso de sus facultades y a propuesta de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior, a los tripulantes que considere oportuno, con los efectos económicos que correspondan.

Art. 36. *Opción a cambio de grupo*.—En las mismas condiciones que establezca la Compañía para los tripulantes Técnicos se concederá también la opción a tal fin a los Auxiliares de Vuelo.

El Auxiliar que cambie de grupo de vuelo ingresará en el nuevo por el último nivel.

CAPITULO IV

Situación del personal

Art. 37. *Vinculación*.—Los tripulantes, según su permanencia de la Empresa, pueden ser fijos, contratados por tiempo determinado, interinos, eventuales o de temporada.

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

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

Art. 38. *Fijos*.—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 39. *Contratados por tiempo determinado*.—Son aquellos que formalizan contrato para la realización de obras o prestación de servicios determinados o por un plazo cierto.

Art. 40. *Interinos*.—Son aquellos tripulantes que se contratan para sustituir a personal fijo durante la ausencia de éste, sea cualquiera la causa determinante de tal ausencia, siempre que conlleve para la Empresa la obligación de reservar plaza al ausente.

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

Se respetará el tiempo de servicio realizado como interino siempre que no haya solución de continuidad entre el tiempo pasado en dicha situación y su contratación como fijo.

A los Auxiliares que hayan estado como interinos antes de la firma del presente Convenio y que hayan cumplido lo determinado en el párrafo anterior, el tiempo pasado en la situación citada se les tendrá en cuenta a efectos de escalafonamiento profesional pero no para los cambios de nivel.

Art. 41. *Eventuales*.—Son los admitidos para realizar una actividad excepcional o esporádica en la Empresa.

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

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

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

Art. 42. *Temporeros*.—Son los tripulantes contratados para época o estación determinada. La duración del contrato se adaptará a las necesidades del servicio, sin que pueda exceder de siete meses.

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

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

Art. 43. *Finalización del contrato*.—Los tripulantes contratados sin tener la condición de fijos terminarán su relación laboral de acuerdo con lo estipulado en los artículos precedentes, sin que ellos ni la Empresa adquieran por ello derecho a indemnización alguna.

Art. 44. *Periodo de prueba*.—Los tripulantes contratados permanecerán en situación de prueba durante un periodo de seis meses cualquiera que sea la forma de contratación. Durante dicho periodo la Compañía y el tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

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

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

Art. 45. *Tripulantes en plantilla*.—Los tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

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

Art. 46. *Tripulantes en activo*.—Son los tripulantes que, superado el periodo de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

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

Art. 47. *Comisión de servicio*.—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos se considerarán como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y

conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros distintos a los de la Compañía y cualquiera otra actividad similar.

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

Art. 48. *Tripulantes con licencia*:

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

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

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

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

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

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

1.2. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

1.4. Un día natural para traslado del domicilio habitual.

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

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

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

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

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

Art. 49. *Excedencia voluntaria*:

1. Podrán solicitarla los Auxiliares de Vuelo que lleven al menos dos años de servicios efectivos en «Aviaco».

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

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

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

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

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

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

La reincorporación habrá de solicitarse dentro del mes precedente a la fecha de fin de la excedencia y se producirá en la primera vacante que haya, realizados el reentrenamiento y pruebas, en la flota que corresponda según el escalafón profesional.

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

5. La excedencia se solicitará determinando el tiempo que se desea y éste no podrá ser aumentado más que en casos excepcionales y oída la Comisión Interna. Por el contrario la reincorporación podrá solicitarse con anticipación al cumplimiento de tal término pero nunca antes de transcurridos seis meses desde la fecha de comienzo de la excedencia, salvo en casos excepcionales y oída la Comisión Interna.

6. En casos muy excepcionales, y por razones de evidente gravedad, podrá la Compañía, conceder excedencias fuera del cupo marcado, oída la Comisión Interna.

7. A efectos de puntuación de vacaciones y desplazamientos se estará, en el momento de la reincorporación, a lo dispuesto en el artículo 99-3.

Art. 50. *Excedencia especial.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento por decreto o elección para cargo político, sindical o de carácter público cuando su ejercicio sea incompatible con la prestación de servicios en «Aviaco».

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

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

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

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

Art. 51. *Servicio militar.*—Los tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo, por el tiempo que dure esta situación. Este periodo le será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutuallidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución con exclusión de la prima garantizada por razón de viaje.

Art. 52. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al tripulante que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médicos administrativos señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanecen en activo los enfermos, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 33, apartado b), que excepcionalmente rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

Art. 53. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa o por la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga, siendo su reincorporación inmediata en el caso de ser tal resolución favorable al tripulante.

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

Art. 54. *Preaviso en las peticiones de baja.*—Las peticiones de baja en la Compañía por los Auxiliares de Vuelo deberán solicitarse por escrito con un mes de preaviso.

CAPITULO V

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 55. *Base.*—Lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo o bien en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

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

Art. 57. *Destacamento.*—Situación en la que se encuentra el tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a nueve días, sin exceder de siete meses.

La duración máxima del destacamento forzoso será de un mes.

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

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

Art. 60. *Vuelos de situación, posición y ferry.*—Son vuelos de situación los realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo.

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

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

Art. 61. *Tripulación Auxiliar mínima.*—La que como tal fije para cada caso y avión la autoridad aeronáutica.

Art. 62. *Tripulación Auxiliar operativa.*—Es la mínima necesaria para garantizar la consecución del servicio a bordo programado. En DC-8 es de seis Auxiliares en vuelos internacionales y cinco en los nacionales; en DC-9, cuatro para vuelos a Escandinavia y tres para los restantes; en F-27, uno, salvo en vuelos internacionales, que habrán de ser dos. Estas dotaciones se reducirán a las especificadas a continuación cuando la ocupación del avión no exceda de los pasajeros que se determinan:

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

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

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

Art. 63. *Tripulación Auxiliar reforzada.*—La que comprende tripulantes adicionales, poseedores de licencia que les permite ocupar puesto de trabajo en el avión, con objeto de facilitar a los miembros de la tripulación un descanso parcial en vuelo.

Los tripulantes Auxiliares adicionales serán en DC-8, un Jefe de Cabina y un Auxiliar; en DC-9, un Jefe de Cabina, y en Fokker, un Auxiliar.

Art. 64. *Tiempo de vuelo.*—Se considera como tal, el transcurrido desde el momento en que la aeronave, por su propia fuerza motriz, se pone en movimiento para emprender el vuelo hasta que, realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores.

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

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

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

Art. 65. *Tiempo de vuelo estándar.*—Es el tiempo teórico que deberá resultar de efectuar la operación ajustada estrictamente al perfil de vuelo.

Perfil de vuelo.—Es la trayectoria hipotética que resulta de efectuar la operación ajustada a los recorridos normalizados de salida, la ruta recomendada, el recorrido normalizado de entrada y el procedimiento de aproximación por instrumentos, todo sin exceder las velocidades que para cada fase de vuelo impone el manual de operaciones, las normas de la Empresa y la autoridad aeronáutica.

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

Nocturna, la comprendida entre las veintiuna y las ocho horas del lugar donde se inició la actividad.

Art. 67. *Actividad complementaria.*—Todo el tiempo comprendido entre dos periodos de actividad aérea, fuera de la base, destacamento, residencia o destino, excluido el tiempo de descanso.

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

Art. 68. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un periodo de descanso, para realizar un servicio de vuelo hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez termina la última etapa de aquél.

Será diurna la realizada entre las ocho y las veintiuna horas locales y nocturna la restante.

Art. 69. *Actividad aérea incrementada.*—Es la que puede obtenerse cuando en un periodo de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

El descanso parcial en tierra permite prolongar los límites de la actividad aérea en la mitad del tiempo de descanso disfrutado, sin que aquélla pueda exceder, en ningún caso, de dieciocho horas.

Art. 70. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que pueden serle asignadas a un tripulante por la Dirección de la Compañía. Estas serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades de representación del personal.

Art. 71. *Etapas.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

Art. 72. *Servicio.*—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o serie de etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios periodos de descanso parcial fuera de la base.

Art. 73. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en base.

Art. 74. *Servicio de imaginaria.*—Es el asignado a un tripulante para que permanezca a la inmediata disposición de la Compañía para emprender cualquier servicio o serie de servicios que se le asigne.

No se podrá programar un servicio de imaginaria y uno de vuelo en el mismo día, ni dos servicios de imaginaria o imaginaria o retén en días consecutivos.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía, el tripulante deberá recibir el aviso para iniciar un servicio o serie de ellos con un mínimo de sesenta minutos de antelación.

El servicio de imaginaria asignado a continuación de un día libre comenzará a las siete horas. Si se realiza en instalaciones adecuadas en un aeropuerto, a esa hora deberá presentarse el tripulante en ellas. En los demás casos, dicha hora será la primera en que se pueda tomar contacto con el tripulante para la asignación del servicio o serie de ellos a realizar.

Cuando a un tripulante de imaginaria se le asigne un servicio o serie de servicios sin regreso a base en el mismo día, se le notificará la duración prevista.

Art. 75. *Servicio de retén.*—Tripulante en disposición de pasar a prestar un servicio con un preaviso de cuatro horas. A efectos de límite de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad aérea.

Art. 76. *Incidencias.*—Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos, se le podrán nombrar los servicios que se consideren oportunos, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de imaginaria y retén.

Este servicio se programará por meses completos y por rotación acumulativa entre todos los componentes de una flota, de modo que ningún tripulante lo repita hasta no se haya completado la rotación. Podrá, sin embargo, asignarse al tripulante en incidencias una programación fija durante una quincena, sin que por ello deje de estar en tal situación.

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.

El tripulante en situación de incidencia deberá establecer contacto con C. C. M. entre las ocho y diez y las veinte y veintidós (horas locales), con objeto de enterarse del posible servicio asignado. En la llamada de la mañana se le podrá asignar servicio con presentación a partir de las once horas locales o imaginaria a partir de las cero horas del día siguiente. Si no se le asignase servicio alguno, queda relevado de toda obligación hasta el periodo llamado vespertino. En la llamada de la tarde se le podrá asignar servicio de vuelo con presentación a partir de las ocho horas locales.

Durante el mes de incidencias no se programarán los días libres correspondientes, aunque se disfrutaran en su totalidad, comunicándose como mínimo en el chequeo de la mañana precedente.

Las imaginarias podrán ser efectuadas por los tripulantes Auxiliares en incidencias, pero no se podrán programar dos servicios de imaginaria en días consecutivos.

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

Art. 77. *Día franco de servicio.*—Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo.

Este deberá serle asignado antes de las veintidós horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación, sin que le sea considerado día libre a ningún efecto.

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

No obstante, si la oficina de programación conociera el servicio antes de las veintidós horas, lo comunicará al tripulante Auxiliar con la mayor antelación posible.

Art. 78. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante sin que deba ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

Luego del disfrute de un día libre o serie ininterrumpida de éstos, y para preservar su realidad, el tripulante no ha de presentarse al servicio subsiguiente antes de las siete horas del día posterior al libre.

Art. 79. *Lugar de descanso.*—El alojamiento que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes o el domicilio de los mismos.

Art. 80. *Tiempo de descanso.*—Se entiende por tiempo de descanso el asignado a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos periodos de actividad aérea.

Art. 81. *Periodos de descanso.*

1. *Descanso mínimo.*—El tiempo de descanso mínimo será de once horas, computándose desde media hora después de calzos hasta la hora de presentación para realizar otro servicio.

2. *Descanso básico.*—Periodo igual a la actividad precedente y nunca inferior al descanso mínimo.

Los Auxiliares de Vuelo tendrán siempre derecho al descanso básico, excepto en los casos en que se especifique lo contrario con este Convenio.

3. El periodo de descanso reducido por decisión del Comandante (artículo 90) redundará en la ampliación del periodo de descanso tras finalizar la serie de servicios en cinco veces el tiempo reducido, a no ser que el periodo de descanso en la base sea de cuarenta y ocho horas o superior.

El tiempo restituído será contado por horas enteras y no podrá superar las diez horas. El Auxiliar de Vuelo es libre de renunciar a la restitución en razón de no dificultar la realización de sus servicios programados.

4. Cuando se han cruzado cuatro o más usos diarios durante la realización de un servicio, el periodo de descanso al que se tiene derecho es:

a) El periodo básico de descanso si el servicio se ha iniciado entre las ocho y las dieciséis horas locales y el mismo periodo incrementado en 50 por 100 en los demás casos.

b) Si el periodo de descanso disfrutado es mínimo, sólo se podrá programar a continuación un servicio de igual duración (once horas), a cuyo final se disfrutará un descanso de veinticuatro horas.

De esta norma se exceptúan los vuelos de retorno que sólo se podrán programar previo el descanso mínimo, si es en situación, o el básico, si es en servicio.

5. Cuando en la realización de un solo servicio se han cruzado usos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de usos horarios entre el lugar de partida y el de descanso a los efectos de lo establecido en el párrafo cuatro.

6. *Periodos de descanso en la base:*

a) Después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 94, el periodo de descanso en la base será de un día natural.

b) En los aviones que efectúan vuelos cruzando cuatro o más usos horarios, tras el regreso a la base del periodo de descanso será de treinta y seis horas.

Este periodo de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales. Este será ampliado a cuarenta y ocho horas si en el servicio precedente se han cruzado seis o más usos horarios. Si se han cruzado más de ocho usos horarios, el periodo de descanso deberá incluir tres noches.

Art. 82. *Descanso parcial en vuelo.*—Tiempo durante el que un tripulante, por estar la tripulación reforzada y disponiendo a bordo de una butaca de pasajero, queda relevado de toda función a bordo.

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

Art. 83. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo durante el que un tripulante puede descansar en lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

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

El descanso parcial en tierra se considera de actividad aérea.

Art. 84. *Límite de actividad aérea normal.*—Se considera límite de actividad aérea normal, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 85. *Máximo de actividad aérea.*—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel del que puede disponer un Comandante, con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes (artículos 87 y 90) no será programable.

SECCION SEGUNDA.—LIMITACIONES Y REGULACIONES

Art. 86. 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 normal, garantizando los períodos de descanso correspondientes y procurando no ajustar el límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

La representación de los tripulantes Auxiliares participará en la planificación de los servicios de vuelo. Dentro del entramado de las necesidades operacionales los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo a disposición de la Compañía, días libres, días festivos y todo cuanto puede ser motivo de diferencia, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los tripulantes de una misma flota y base. En la planificación de servicios se procurará conceder a los tripulantes Auxiliares tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

Trimestralmente la representación de los tripulantes Auxiliares, juntamente con la Dirección de la Compañía, analizará las desviaciones habidas respecto de lo establecido en el párrafo anterior y estudiará las posibles medidas correctoras.

En la hoja de programación mensual de servicios de tripulantes Auxiliares deberá figurar el número total de etapas a realizar, las horas totales de vuelo y las horas de actividad aérea.

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

En la programación y para efectos del límite de actividad aérea se considera que el tiempo de presentación antes de los vuelos será como mínimo el siguiente:

- Noventa minutos, vuelos transoceánicos.
- Sesenta minutos, vuelos internacionales.
- Cuarenta y cinco minutos, vuelos nacionales.

Con los mismos efectos contemplados en el párrafo anterior, los tiempos de las escalas, que no tengan el carácter de técnicas, serán en programación de cuarenta y cinco minutos, excepto en el caso de vuelos internacionales de los DC-8, que serán de sesenta minutos. La Dirección de la Compañía y los representantes de los tripulantes Auxiliares admiten de hecho 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. 87. *Límite de actividad aérea mensual.*—El número máximo de actividad aérea mensual a efectos de programación es de 190.

Art. 88. *Límites de actividad aérea:*

- Vuelos de hasta cinco etapas, catorce horas.
- Vuelos de más de cinco etapas, doce horas treinta minutos.
- Vuelos con tripulación reforzada, dieciocho horas.

Cuando un tripulante esté en servicio a partir de las dos horas o éste se inicie entre las dos y las seis hora local, el límite de actividad será de doce horas.

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar dichas actividades cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio económico para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etc.) hasta los límites siguientes:

- Sesenta minutos en vuelos nacionales y europeos.
- Noventa minutos en transoceánicos.

Art. 89. *Incremento de actividad en día de servicio.*—La Compañía podrá incrementar, hasta el límite de la actividad aérea normal previsto en el artículo 88, la actividad de un tripulante después del servicio programado siempre y cuando el regreso sea al mismo punto del programa.

En los casos en que la tripulación lleve a bordo su equipaje no será necesario el retorno al punto programado.

Art. 90. *Facultades del Comandante:*

a) Cuando antes de iniciarse el vuelo se prevé que será necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante, después de consultar con los miembros de su tripulación y de evaluar todas las circunstancias, tomará la decisión que comunicará a Control de Vuelos de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio y hasta el límite siguiente:

- Sesenta minutos en vuelos nacionales y europeos.
- Noventa minutos en vuelos transoceánicos.

b) Cuando el máximo de actividad ha sido superado, el Comandante, después de consultar con los miembros de su tripulación y evaluar todas las circunstancias, decidirá si ha de ser ampliado el período de descanso y en qué medida, comunicándolo a Control de Vuelos.

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde que lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida o si ha de ser reducido. Esta reducción no será superior a dos horas. En cualquier caso, el período mínimo de once horas no será reducido.

La decisión a que se viene haciendo referencia se adoptará siempre por el Comandante a cuyas órdenes estaba la tripulación o miembros de la misma afectados en el servicio que precede al comienzo del período de descanso.

c) 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 de vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

d) 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 de je de estar afectada.

Art. 91. *Cambios de servicio en día de servicio:*

a) En base.—Los avisos de cambio de servicio, serie de servicios o notificaciones de nuevo servicio deberán hacerse antes de las veintidós horas (hora local) del día anterior al comienzo del mismo y como mínimo diez horas antes de la iniciación de éstos a efectos de que el tripulante descanse debidamente.

Estos avisos no se darán durante los períodos comprendidos entre las veintidós y las ocho (horas locales).

b) Fuera de base.—El aviso se efectuará con cuatro horas de anticipación, pero siempre fuera de las horas de descanso mínimo establecido y referidos al servicio anterior.

Fuera de base no se podrá prolongar en más de un día el número de éstos que tuviera previstos antes de la salida de la misma y sin exceder los máximos establecidos.

Art. 92. *Límite máximo de horas de vuelo.*—Los límites máximos de horas de vuelo, contados «calzo a calzo» (diez minutos de rodaje por etapa), son los siguientes:

1. Del 1 de abril al 31 de diciembre de 1980:

- Límite mensual, 90.
- Límite trimestral, 255.
- Límite anual, 830.

2. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 1981:

- Límite mensual, 85.
- Límite trimestral, 240.
- Límite anual, 815.

3. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 1982:

- Límite mensual, 80.
- Límite trimestral, 225.
- Límite anual, 800.

En los meses de julio, agosto, septiembre y octubre, el límite máximo se puede alcanzar sin que repercuta en la limitación trimestral, entendiéndose por tal, tres meses consecutivos cualesquiera.

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

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

Art. 94. *Límite de series de servicios.*—A efectos de programación será de cinco días.

En todos estos casos se podrá realizar un día más, siempre que sea para regreso a base en ejecución del servicio programado.

Para los vuelos en que se crucen más de cuatro usos horarios en un solo sentido, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de seis días, con un séptimo de regreso a base en ejecución del servicio programado.

Si por necesidades de la Compañía fuera conveniente una duración mayor de estas series de servicios, se consultará con la representación de los tripulantes para estudiar los descansos compensatorios correspondientes.

Art. 95. *Días libres.*—Los días libres y las vacaciones, atendiendo al perfil de actividad de la Compañía, se disfrutarán como se especifica a continuación:

1. Cuatro meses de al menos diez días libres. Estos meses serán los de julio, agosto, septiembre y octubre; cinco de tales días fijos en grupos de tres y dos. En todo caso los diez días mencionados deberán disfrutarse dentro del mes a que correspondan.

2. Cuatro meses de al menos once días libres, cinco de ellos fijos en grupos de tres y dos.

3. Dos meses de dieciséis días libres, de los que al menos catorce serán consecutivos, computando cada mes, por estos catorce días, veinticinco horas de vuelo, a las que se añadirán las realizadas por el tripulante durante los demás días del mes para su cómputo conjunto.

4. Dos meses de veinte días libres, de los que dieciocho serán consecutivos, computando cada mes, por estos dieciocho días, treinta y cinco horas de vuelo, a las que se sumarán las

efectuadas por el tripulante en los restantes días del mes para su cómputo conjunto y garantizando, en todo caso, un mínimo de sesenta horas en cada uno de estos meses.

Las treinta y cinco horas garantizadas en el párrafo anterior no se deducirán del total de la actividad aérea al hacer el cómputo del mes correspondiente.

Estos dos meses con veinte días libres incluyen el mes natural de vacaciones, fraccionado en dos períodos de quince días, a los que se añaden cinco cada mes, debido al concepto de agrupamiento que se contempla en el presente Convenio.

5. En el caso de que un tripulante desee disfrutar de un período de vacaciones de treinta días tendrá derecho a ello, previa solicitud al Jefe de su flota dentro del plazo establecido. Dichos treinta días devengarán setenta horas de vuelo según se dispone en el artículo 132.

En este caso, en lugar de cuatro, corresponderán al tripulante cinco meses de once días libres.

6. Cuando, por su antigüedad, un tripulante tenga derecho a más de treinta días de vacaciones, éstos se añadirán a cualquiera de los dos períodos de dieciocho días o al mes natural de vacaciones.

Cada día en exceso sobre los treinta, devengarán la parte alícuota correspondiente sobre setenta horas, a percibir en el mes en que se disfrutaban las vacaciones.

7. La suma de días libres y vacaciones supondrá un total de ciento cincuenta y seis días al año como mínimo, salvo en los casos en que se vean aumentados por la tabla establecida en el artículo 97.

Respecto a los días libres se establece:

a) Los cinco señalados como fijos no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.

b) Todo día en que un tripulante debe pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento se considerará de servicio.

c) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los sábados, a partir del mediodía, y domingos, si es impartido por la Compañía. Si se realiza fuera del ámbito de la Compañía se dará un día libre por semana.

d) Cuando un tripulante esté sujeto a un servicio de incidencias deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan.

e) Los tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino, deberán disponer de dos, seis u ocho días libres, respectivamente, además de los que les correspondan, para organizar su traslado. Al reincorporarse a su residencia habitual dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación.

f) Los tripulantes que hayan de efectuar un destacamento forzoso (un mes), además de los que le correspondan, dispondrán de un día libre más que utilizarán para incorporarse o regresar del mismo, a su elección.

g) Cuando un tripulante pierda durante la ejecución de su programación alguno de los días libres que le corresponda y no se puedan recuperar durante el mes, podrá agregarlos a sus períodos de vacaciones o, de acuerdo con la flota, en el mes que lo solicite hasta completar ciento cincuenta y seis días/año.

Art. 96. *Preavisos.*—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas el día 25 del mes anterior.

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

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

SECCION TERCERA.—VACACIONES

Art. 97. *Definición.*—Los tripulantes gozarán de treinta días de vacaciones o los que les correspondan, según la tabla de incrementos que más adelante se establece.

En 1981 disfrutará vacaciones, en cada uno de los meses de julio y agosto, si hubiera voluntarios, el 3 por 100 de las tripulaciones de cada flota o, al menos, una tripulación por mes. Desde 1982, ese porcentaje se elevará al 5 por 100.

Por cada cinco años de servicios efectivos en la Compañía, los tripulantes tendrán derecho a los siguientes incrementos de vacaciones.

	1980	1981	1982
Más de 5 años y hasta 10	2	2	3
Más de 10 años y hasta 15	—	—	6
Más de 15 años y hasta 20	—	—	9
Más de 20 años y hasta 25	—	—	12
Más de 25 años	—	—	15

Art. 98. *División.*—Las vacaciones se disfrutarán en un sólo período o en dos, ninguno de ellos inferior a quince días, a salvo lo dispuesto específicamente en el artículo 95.

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al período completo cuando así se

hubiese solicitado por el tripulante y le correspondiese por su puntuación.

Art. 99. *Vacaciones y desplazamiento:*

1. Los tripulantes en situación de destacamento no tendrán derecho a que 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 a las peticiones voluntarias y en cuanto a los forzosos se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacamento durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

2. Los tripulantes en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos que 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 pase 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.

3. Se confeccionarán dos listas de Auxiliares por orden de puntuación de vacaciones y desplazamientos respectivamente. Cuando un Auxiliar de vuelo se reincorpore de una excedencia voluntaria o por maternidad se le aplicarán los puntos de vacaciones o desplazamientos que correspondan al puesto que ocupará en las listas citadas, puesto que se determinará por aplicación de la siguiente fórmula:

$$N' = \frac{N \cdot T'}{T}$$

Siendo:

N' = Número de orden que en las listas corresponde al Auxiliar cuando se incorpora de la excedencia.

N = Número de orden que igualmente en la lista tenía cuando se fue de excedencia.

T' = Número de Auxiliares en las listas al comenzar la excedencia.

T = Número de Auxiliares en las listas al incorporarse de la excedencia.

Art. 100. *Solicitudes:*

1. Entre el 15 de septiembre y el 15 de octubre, las flotas enviarán a cada tripulante una papeleta de petición en la que se podrá solicitar los turnos que se deseen por orden de preferencia.

2. Las papeletas con los turnos solicitados deberán ser devueltas a la flota antes del 31 de octubre.

3. Los tripulantes que no envíen las papeletas de petición antes del límite indicado en el párrafo anterior se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

Art. 101. *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 Noche Buena, Noche Vieja, 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 hubiere. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará al más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

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

Si se eligen en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada período 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 al 31 de diciembre de cada año y serán expuestas en público en el mes de enero de cada año.

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 en su nuevo puesto la que tuvieron en la anterior.

Art. 102. Concesión.—Se hará dentro de cada flota, de acuerdo con los criterios que siguen:

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

2. Forzosa.—Se atribuirán aplicando en orden inverso la regla establecida en el párrafo precedente. Se podrán asignar turnos forzosos por períodos de quince días, si entre ellos se intercalan tres o más quincenas de actividad.

Ningún tripulante será enviado forzoso de vacaciones hasta que los de puntuación superior a la suya hayan disfrutado el mes completo o, en su caso, los primeros quince días.

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

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

Art. 103. Notificación.—El señalamiento de vacaciones se hará con al menos treinta días de antelación a su comienzo. Hasta esta comunicación no será definitiva la determinación de la fecha de vacaciones.

Art. 104. Periodos de agrupamiento.—Los tripulantes podrán disfrutar los períodos de agrupamiento durante los meses de enero, febrero, marzo, abril mayo, junio, noviembre y diciembre.

Dichos períodos serán otorgados por orden de antigüedad y según las necesidades de las flotas.

Se asignará un punto por cada período disfrutado.

Las solicitudes para el año 1981 y sucesivos se harán en las mismas papeletas en que se soliciten las vacaciones.

SECCION CUARTA.—DESPLAZAMIENTOS

Art. 105. Solicitud.

— Todo tripulante Auxiliar 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 por el Jefe de 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 58, 57 y 58, abonándose al tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

Art. 106. Procedimiento.

— Las flotas ofertarán por escrito y harán públicos, 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 ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

Art. 107. Puntuación.

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

Destacamentos: 1,00 puntos por mes.

Residencia: 0,85 puntos por mes.

Destino: 0,60 puntos 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 que la tenga más alta.

Art. 108. Concesión.—La asignación de las situaciones de destacamento, residencia y destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso.

1. Voluntario.—Tendrán 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 profesional. No obstante lo anterior, no se podrá repetir destacamento, residencia o destino voluntario hasta tanto no hayan rotado todos los tripulantes pertenecientes a una misma flota.

2. 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 asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezcan.

— Todo tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro tripulante, si ambos acceden y ello no entra en conflicto con la planificación de las flotas (turnos de vacaciones, servicio, etc.), quedando obligados a ocupar el turno de este último cuando le toque.

— Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal serán considerados como forzosos a todos los efectos.

CAPITULO VI

Retribuciones

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

1. Retribuciones fijas:

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

2. Retribuciones variables:

- 2.1. Prima por razón de viajes (bloques 1.2 y 3).
- 2.2. Plus de nocturnidad.
- 2.3. Prima por actividad aérea.
- 2.4. Comisiones por ventas a bordo.

3. Otras percepciones:

- 3.1. Dietas.
- 3.2. Gratificaciones por destacamento, residencia y destino.
- 3.3. Gastos de bolsillo.

4. Protección a la familia.

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

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

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

Art. 112. Prima garantizada por razón de viaje.—Por ese concepto percibirán los Auxiliares de vuelo las cantidades especificadas en el anexo I, según nivel.

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

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

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

Esta gratificación se hará efectiva en el mes de abril.

Art. 115. Gratificación por Jefatura de Cabina.—Los tripulantes Auxiliares que desempeñen el cargo de Jefe de Cabina percibirán catorce veces al año una gratificación equivalente al 30 por 100 del sueldo base y prima garantizada por razón de viaje correspondiente al nivel alcanzado.

Art. 116. Prima por razón de viaje.—Será la determinada para cada nivel en el anexo I.

Art. 117. Plus de nocturnidad.—Por este concepto, las horas reales de vuelo comprendidas dentro de los límites de la actividad aérea nocturna se abonarán con un incentivo del 15 por 100.

Art. 118. Prima por actividad aérea.—La diferencia entre el total de actividad aérea y el total de horas de vuelo retribuidas será abonada a los valores establecidos en el anexo I.

Art. 119. Comisiones por ventas a bordo.—Del total de ventas realizadas a bordo en cada flota se distribuirá un 5 por 100 a partes iguales entre todos los Auxiliares de vuelo integrantes de la misma.

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

imputándosele las deducciones o abonos pertinentes por pérdidas o errores.

El 10 por 100 se repartirá por partes iguales entre todos los componentes de la tripulación Auxiliar de vuelo en donde se haya realizado las ventas. El nuevo sistema se aplicará tan pronto como administrativamente sea posible.

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

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

Art. 120. Dieta.—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos por comida y cena que se originen en los desplazamientos que se efectúen fuera de la base por necesidades de la Compañía.

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

Art. 121. Clases de dieta.—Las dietas se dividen en nacionales, extranjeras y de contacto según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 122. Cómputo de dietas.—Se devengará media dieta de contacto cuando la actividad abarque periodos de tiempo comprendidos entre las trece y las quince o entre las veintiuna y veintitrés horas locales.

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

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

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

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

Art. 123. Anticipo de dietas.—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Auxiliares.

El de dietas extranjeras será en US\$, si la Compañía tuviera disponibilidad de la citada divisa y, en todo caso, proporcional en su cuantía al importe de la citada dieta o dietas a percibir.

Art. 124. Actualización de dietas.—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará semestralmente, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice del coste de la vida para el conjunto nacional, o el que en el futuro le sustituya, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Organismo al que pueda encomendar el Gobierno esta función.

Dicho ajuste se aplicará, asimismo, a la gratificación de destacamento, residencia o destino.

Art. 125. Gastos de bolsillo.—Sin quedar englobadas 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 en que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el anexo II, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

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

Los gastos de bolsillo se dividen en nacionales y extranjeros. Se devengará el nacional siempre que en el día de servicio no se opere en algún aeropuerto extranjero o se permanezca fuera del territorio nacional.

Art. 126. Gratificación por desplazamiento.—Los tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan destacados, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo II.

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

Art. 127. Alteraciones de los tiempos de desplazamiento, residencia o destino.—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se llegaran a alcanzar los plazos mínimos de tiempo establecidos para cada una de estas situaciones, el tripulante recibirá como gratificación la que corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

Art. 128. Protección a la familia.—Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Art. 129. Títulos.—La Compañía establecerá los títulos cuya posesión por los tripulantes dará lugar, en el momento de su reconocimiento, a la percepción, por una sola vez, de la cantidad que se fija.

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

Art. 130. Incidencias, imaginarias, retenes, cursos y comisiones de servicio:

1. Incidencias.—A efectos económicos la situación de incidencias devengará una hora cuarenta minutos de vuelo y cinco treinta horas de actividad aérea por día permanecido en esta situación, a menos que se realicen vuelos y/o actividades de duración superior, en cuyo caso se tomará el valor más alto.

2. Imaginaria.—A efectos económicos, la situación de imaginaria devengará cinco horas de vuelo por día permanecido en esta situación, a menos que se realicen vuelos de duración superior, en cuyo caso se tomará el valor más alto. En cualquier caso, la actividad aérea realizada se computará como tal.

3. Retén.—El servicio de retén se computará, a efectos económicos, al 50 por 100 de lo establecido para la imaginaria.

4. Cursos y comisiones de servicio.—A efectos económicos, los tripulantes en estas situaciones percibirán los conceptos que les correspondan de los enumerados en el artículo 109 de este Convenio, o la parte alicuota correspondiente por el número de días permanecido en esta situación.

Por cada día efectivo de cursos o comisión de servicio, se devengarán cuatro horas de vuelo. En ningún caso se harán fracciones de esta cantidad.

Se considerarán excluidos de estos beneficios los tripulantes de nuevo ingreso, durante los cursos iniciales de capacitación. Hasta tanto sean destinados a flota por la Dirección de Operaciones, sus devengos se limitarán a los establecidos en el artículo 109 correspondientes a su nivel.

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

5. Todas las horas de vuelo y actividad devengadas como consecuencia de las situaciones señaladas en este artículo se sumarán al cómputo general.

Art. 131. Licencia retribuida.—El Auxiliar de Vuelo en situación de licencia retribuida percibirá, además del sueldo base y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada en cada momento al precio del primer bloque, o a la parte alicuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 132. Vacaciones.—Durante las vacaciones reglamentarias, el Auxiliar de vuelo percibirá, además del sueldo base y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada y el importe correspondiente a diez, quince o veinte horas de vuelo, según que la citada prima incluya sesente, cincuenta y cinco o cincuenta horas, respectivamente.

Si estas vacaciones son superiores a treinta días, se aplicará la parte alicuota que corresponda.

Art. 133. Traslados en situación y regreso.—En los traslados en situación para iniciar un servicio o regresar a base, el tripulante devengará el 50 por 100 del tiempo invertido en el traslado como horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad aérea.

Las horas realizadas en estos desplazamientos no afectarán a las limitaciones establecidas en el artículo 92 del presente Convenio.

A efectos de límite de actividad, los traslados en situación para iniciar un servicio se computarán como actividad aérea a todos los efectos; los de retorno a base, sólo a efectos de duración del descanso básico subsiguiente.

Independientemente de lo establecido en el párrafo anterior:

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

b) No pasará nunca de dieciocho horas el tiempo comprendido entre la iniciación del servicio y treinta minutos después de la llegada a base.

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

Art. 134. Alojamiento.—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las tripulaciones en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

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

Art. 135. Alojamiento en los viajes no programados.—Las Delegaciones o Control de Vuelos harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes alojamientos individuales.

Quando, por no existir Delegaciones en el lugar de que se trate, el tripulante abone el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía. Para esto, la Compañía proporcionará al tripulante el importe aproximado de los gastos en la moneda más adecuada.

Art. 136. Comidas de tripulaciones.—Las comidas de los tripulantes se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. En los vuelos nacionales (excepto vuelos de y a Canarias) las comidas de las tripulaciones se realizarán en el restaurante del aeropuerto, en un tiempo no inferior a una hora (una hora quince minutos de escala).

2. Las comidas en los vuelos internacionales de duración inferior a una hora treinta minutos se regirán por lo establecido en el párrafo anterior.

3. Las comidas en los vuelos no incluidos en los párrafos anteriores podrán efectuarse a bordo y, sin que se resienta el servicio a los pasajeros, los Auxiliares realizarán su comida en turnos de dos personas en el transportín, disponiendo para ello del tiempo razonable y preciso, quedando el resto de los Auxiliares atentos al servicio.

4. Los vuelos de carga se realizarán con una Auxiliar de vuelo.

5. Con independencia de lo anterior, la representación de los tripulantes Auxiliares estudiarán los problemas relativos a este tema con vistas a mejorar y perfeccionar el sistema.

6. En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará la representación de los Auxiliares de vuelo, que dará su visto bueno.

Art. 137. Transporte.—La Compañía abonará a cada tripulante Auxiliar, en concepto de compensación de transporte, la cantidad de 6.480 pesetas/mes, que se devengará once veces al año.

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

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

Art. 138. Vestuario.—La Compañía mantendrá las normas vigentes sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime adecuadas, respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

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

Los equipos que facilitará la Compañía son los siguientes:

Tripulantes Auxiliares masculinos:

Un uniforme de verano con dos pantalones, un año.
 Un uniforme de invierno con dos pantalones, un año.
 Tres camisas de manga corta, un año.
 Tres camisas de manga larga, un año.
 Tres pares de zapatos, un año.
 Una gorra de uniforme, un año.
 Seis pares de calcetines, un año.
 Dos corbatas negras, un año.
 Una gabardina azul marino con forro, tres años.
 Tres chaquetas smoking (reposición 2), un año.
 Una chaqueta de punto, dos años.
 Una maleta grande con ruedas, cinco años.
 Una maleta mediana, tres años.
 Una cartera para documentos (sólo para Jefes de cabina), tres años.
 Una bolsa de viaje (excepto Jefes de cabina), dos años.

Tripulantes Auxiliares femeninos (equipo inicial):

Un abrigo de lana con forro.
 Dos chaquetas de lana de invierno.
 Dos faldas de lana de invierno.
 Dos blusas estampadas de punto de seda con manga larga y corbata.
 Dos blusas estampadas punto de seda con manga corta y corbata.
 Cuatro sobrefaldas estampadas de punto de seda.
 Dos blusas estampadas de punto de seda con manga corta sin corbata.
 Una chaqueta de verano de Frilex.
 Dos faldas de verano de punto de seda.
 Dos gorros de fieltro negro con insignia.
 Un bolso de piel con lona.
 Tres pares de guantes de piel.
 Un pañuelo de seda natural 80 por 80 estampado.
 Un cinturón de piel con hebilla A0.
 Tres pares de zapatos de piel.
 Un par de botas de piel.
 Dos chaquetas de punto.
 Una carterita de piel negra.
 Una maleta grande con ruedas.
 Una maleta mediana.
 Una bolsa de viaje.
 Tres pares de medias descanso.

Tripulantes Auxiliares femeninos (equipo de reposición):

Un abrigo de lana, dos años.
 Una chaqueta de lana, un año.
 Dos faldas de lana, un año.
 Dos blusas estampadas de punto de seda de manga larga con corbata, un año.

Dos blusas estampadas de punto de seda de manga corta sin corbata, un año.

Tres sobrefaldas, un año.
 Una chaqueta de verano, un año.
 Dos faldas de verano, un año.
 Un gorro de fieltro, un año.
 Un bolso, dos años.
 Dos pares de guantes, un año.
 Un pañuelo, un año.
 Un cinturón, un año.
 Dos pares de zapatos, un año.
 Un par de botas, un año.
 Una chaqueta de punto, un año.
 Una carterita de piel, dos años.

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

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

CAPITULO VII

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 139. Finalidad.—Informadas por el principio de solidaridad, las obras sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.), como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, becas o ayudas a estudios, etc.).

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

Art. 140. Régimen financiero.—De acuerdo con el artículo anterior, el Fondo Solidario Interno de Auxiliares de Vuelo se financiará al 50 por 100 entre la Empresa y los tripulantes.

Art. 141. Cotización.—La cotización de cada Auxiliar de Vuelo a su fondo solidario interno será de 100 pesetas mensuales, que podrá revisarse anualmente, por acuerdo de la Comisión Interna.

Art. 142. Gestión.—La gestión de las obras sociales se hará a través de los órganos existentes o que se constituyen en el futuro con participación de la representación de los tripulantes, dando cuenta de la misma a la Comisión Interna anualmente, o a requerimiento de ésta, la cual podrá establecer las directrices a seguir en cada caso.

CAPITULO VIII

Seguridad Social complementaria

Art. 143. Disposiciones reguladoras:

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

2. El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento vigente en cada momento.

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

Art. 144. Enfermedad:

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

2. A partir del octavo día y mientras dura la situación de incapacidad laboral transitoria, la Empresa abonará al tripulante el importe del sueldo base, antigüedad, en su caso, prima por razón de viaje garantizada, plus familiar, si procede, gratificaciones de destacamento, residencia o destino, en su caso, pagas extraordinarias y pagas de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que, con carácter general o pactado, se abonen, deducido de dicho importe el de la base de cotización que el correspondiente y el de la prestación correspondiente al fondo B del Montepío de Previsión Social de Loreto.

Del total de esta deducción, la Empresa abonará también al tripulante las cantidades a cargo de la Seguridad Social nacional y el Montepío y, por cuenta propia, el 25 por 100 de la base de cotización correspondiente, haciendo suyas, por tanto, las que abonen los dos organismos citados.

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 aplique a su grupo.

Art. 145. 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 del Convenio firmado entre los dos Estados, se hará

cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervención quirúrgica, a los tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Art. 146. *Accidente de trabajo o enfermedad profesional.*—Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta o hasta que el tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 39 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones específicas en el apartado 2 del artículo 144.

Art. 147. *Normas comunes:*

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

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

2. La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará en cualquier circunstancia supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo por el órgano aludido.

En aquellos casos en que la baja proceda de los Servicios Médicos de la Compañía, el control será ejercido por dichos Servicios en los términos expresados en el párrafo anterior.

Cualquier disposición complementaria que en orden al control se pueda dictar, se someterá previamente a la Comisión Interna para su aprobación.

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

Si una vez requeridos los servicios de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social, éstos no se presentaran en el plazo de dos horas antes de la iniciación de un servicio programado, y se trató de un caso de urgencia, el tripulante podrá requerir un Médico privado a cargo de la Compañía.

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

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base, dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará, en su caso, lo previsto en el párrafo primero del artículo 127 de este Convenio Colectivo.

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

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

4. Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto 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. 148. *Recursos.*—De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso a partir del día 31 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 anterior-

mente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tribunal 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.

Art. 149. *Responsabilidad civil.*—La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la tripulación y/o terceros por accidentes derivados de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al tripulante con arreglo a las pertinentes disposiciones.

En caso en que un tercero actúe contra los tripulantes de la aeronave accidentada, la Empresa reembolsará al tripulante las sumas a cuyo pago haya sido condenado.

Igual proceder se aplicará en el supuesto de que esas sumas deban ser pagadas por los causahabientes del tripulante.

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

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

La Empresa no interrogará a los tripulantes antes de que hayan transcurrido setenta y dos horas desde el incidente o accidente y está presente un Delegado de su correspondiente Asociación.

Art. 150. *Edad de retiro.*—La edad límite de retiro de los tripulantes será la establecida en cada momento por la autoridad 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 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 que el tripulante cumpla sesenta y cinco años de edad.

Durante el período que medie entre la jubilación voluntaria o forzosa y la edad antes mencionada, la Compañía abonará al tripulante la prestación que por jubilación pudiera corresponderle de la Seguridad Social a los sesenta y cinco años.

Art. 151. *Traslado de cadáveres.*—En caso de fallecimiento de un tripulante en servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado.

CAPITULO IX

Billetes gratuitos y con descuento

Art. 152. *Beneficios.*—El personal Auxiliar de Vuelo de «Aviaco» durante la vigencia del presente Convenio seguirá disfrutando de los mismos beneficios que hasta ahora en materia de billetes gratuitos y con descuento, rigiéndose la concesión y disfrute de los mismos por las normas contenidas en el anexo IV.

Con independencia de ello, la Compañía y los tripulantes efectuarán gestiones a fin de conseguir de terceros las mejores condiciones en la concesión de billetes gratuitos y con descuento.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—A partir de las cero horas del día 31 de enero de 1982, las actividades exigibles de los tripulantes Auxiliares serán las establecidas en el I Convenio formalizado con estos tripulantes y vigente desde 1 de febrero de 1979 a 31 de enero de 1980, determinadas en el capítulo V.

Segunda.—El sistema de agrupación de días libres y vacaciones, previsto en el artículo 95, se aplicará proporcionalmente durante el año 1980, al tiempo pendiente de disfrutar por cada tripulante Auxiliar.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—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.

Segunda.—No repercusión en los precios. Por ser «Aviaco» una Empresa concesionaria de servicios públicos, sus tarifas están sometidas a aprobación gubernativa, por lo que no es de aplicación al presente Convenio la cláusula sobre no repercusión en precios a que se refiere la Orden ministerial de 24 de enero de 1959.

ANEXO I

Tabla -A-

Auxiliares de Vuelo

(Desde 1 de febrero hasta 31 de octubre de 1980)

Niveles									
	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7
	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes
Sueldo base	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440
Prima mínima mensual, 60 horas	56.680	54.360	50.340	46.380	42.540	38.460	34.800	31.320	27.960
Prima por hora hasta la 60, inclusive	978	906	839	773	709	641	580		
Prima por hora desde la 61 hasta la 80, ambas inclusive	1.222	1.132	1.049	966	886	801	725	522	466
Prima por hora desde la 81, inclusive	1.526	1.413	1.309	1.206	1.106	1.000	905	814	727
Actividad aérea	270	252	230	210	190	160	108	98	88

La actividad aérea se comenzará a devengar desde el 1 de abril de 1980.

Tabla -B-

Auxiliares de Vuelo

(Desde 1 de noviembre de 1980 a 31 de mayo de 1981)

Niveles									
	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7
	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes
Sueldo base	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440
Prima mínima mensual, 55 horas	58.685	54.340	50.325	46.365	42.515	38.445	34.815	31.295	27.940
Prima por hora hasta la 55, inclusive	1.067	988	915	843	773	699	633	569	508
Prima por hora desde la 56 a la 76, ambas inclusive	1.222	1.132	1.049	966	886	801	725	652	582
Prima por hora desde la 76, inclusive	1.526	1.413	1.309	1.206	1.106	1.000	905	814	727
Actividad aérea	276	252	230	210	190	160	108	98	88

Tabla -C-

Auxiliares de Vuelo

(Desde 1 de junio de 1981)

Niveles									
	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7
	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes	Pesetas mes
Sueldo base	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440	26.440
Prima mínima mensual, 50 horas	58.700	54.350	50.300	46.350	42.500	38.450	34.800	31.300	27.950
Prima por hora hasta la 50, inclusive	1.174	1.087	1.006	927	850	769	696	626	
Prima por hora desde la 51 hasta la 70, ambas inclusive	1.350	1.250	1.157	1.066	977	884	800	720	559
Prima por hora desde la 71, inclusive	1.644	1.522	1.408	1.298	1.190	1.077	974	876	643
Actividad aérea	276	252	230	210	190	160	108	98	88

ANEXO II

Dietas

(Aplicable desde 1 de febrero de 1980)

Dieta nacional, 1.717 pesetas.
 Dieta extranjera, 3.004 pesetas.
 Dieta contacto nacional, 743 pesetas.
 Dieta contacto extranjero, 2.450 pesetas.

Régimen de destacamento

A) Nacional

	Dieta alimenticia	Gratificación estancia	Ayuda gastos hotel
1. Tripulantes Auxiliares destacados	1.717	1.717	—
2. Tripulantes Auxiliares destacados de servicio en base	1.717	1.717	655
3. Tripulantes Auxiliares destacados de servicio fuera de base	1.717	1.717	—

B) Internacional

El tripulante auxiliar percibirá diariamente una dieta internacional, siendo los gastos de hotel por cuenta de la Compañía.

Gastos de bolsillo

(Desde el 1 de abril de 1980)

Nacional, 342 pesetas.
 Internacional, 456 pesetas.

ANEXO III

Cese en vuelo y escala pasiva

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— A partir del undécimo mes, percibirá: El sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir de la Seguridad

Social y Fondo B alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Auxiliares de vuelo femeninos en gestación.—El estado de gestación producirá el cese en vuelo con carácter temporal.

Una vez que los Servicios Médicos estimen que no debe seguir prestando servicios de vuelo, el Auxiliar de vuelo femenino en estado de gestación podrá optar por las siguientes modalidades:

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

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

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

c) Permanecer en su domicilio a disposición de la Compañía, percibiendo el sueldo base y antigüedad, descontados los importes de las cuotas de Seguridad Social, oficial y complementaria a cargo del Auxiliar.

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 normas que les sean aplicables, se regirán por lo establecido en este Convenio.

6. En las situaciones contempladas en el apartado b) del punto 3 y en el «cese en vuelo definitivo», a los tres años de permanencia en ellas, se incrementarán en un 20 por 100 los emolumentos fijos de los tripulantes Auxiliares.

ANEXO IV

Billetes gratuitos y con descuento

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

Estos derechos son los siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grat/II. Sin reserva.—Podrá haber duplicidad de beneficios.

Grat/I. Tercer año. Con reserva.—Cada persona tendrá su cupo individual, es decir no puede duplicarse estos beneficios. Los hijos se acogerán a un solo cupo.

h) Utilización tarjeta rosa de obtención de billetes con descuento:

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

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

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

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

a) Grat/II. Sin reserva.—Se concede un billete con un máximo de hasta cuatro trayectos anuales, pudiéndose utilizar en

cualquier época del año. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido para el titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Grat/I - con reserva - vacaciones.—Podrá haber duplicidad de beneficios.

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

En los días de Nochebuena y año viejo se concederá asimismo billete Grat/I para los familiares de primer grado que convivan con el tripulante, cuando éste se encuentre en servicio.

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

k) Utilización tarjeta rosa de obtención billetes con descuento.—La obtención de billetes ID90R2 (billete sin reserva con el 90 por 100 de descuento), así como la de los ID50R1 (billete con reserva con el 50 por 100 de descuento) por líneas de Aviaco, podrá efectuarse en cualquier oficina de ventas Aviaco/Iberia, mediante presentación de la tarjeta rosa de billetes, acompañada de la de identidad de Aviaco o documento nacional de identidad. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados.

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

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

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

ANEXO V

Participación del personal y acción sindical en la Empresa

SECCION PRIMERA.—REPRESENTACION DEL PERSONAL

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

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

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

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

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

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

e) Ejercer una función de vigilancia sobre:

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

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

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

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

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

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

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

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

SECCION SEGUNDA.—SECCIONES SINDICALES

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

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

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

2. Constitución de Secciones Sindicales.—En los centros de trabajo con plantilla superior a 50 empleados fijos, podrán constituirse Secciones de los Sindicatos, reconocidos conforme a lo dispuesto en el artículo 1, que tengan en dicho centro un número de afiliados no inferior al 10 por 100 de la plantilla.

En aquellos cuyo censo no exceda de 150 trabajadores, el Sindicato podrá designar un Delegado.

En los que tengan más de 150 empleados, el Sindicato podrá nombrar un Delegado por cada 150 o fracción superior a 75.

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

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

Y en concreto:

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

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

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

La Empresa proporcionará a la Sección nacional hasta 250 folios fotocopiados mensualmente, gratuitos. Estos cupos mensuales no serán acumulables en períodos de tiempo superiores.

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

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

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

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

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

4. Derechos y garantías de los Delegados sindicales:

a) Tiempo para deberes sindicales.—Los Delegados tendrán derecho:

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

A veinticinco horas retribuidas al mes para atender las las funciones y obligaciones inherentes a su condición de Delegado sindical.

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

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

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

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

En la solicitud del billete se detallará la causa que la origina.

Si así lo acordasen entre ellos, podrá utilizar un Delegado el cupo o parte del mismo correspondiente a otro Delegado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En este caso, las Secciones serán de las Asociaciones que corresponda.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

13544

CORRECCION de erratas de la Orden de 2 de abril de 1980 por la que se aprueban las actas de estimación y deslinde parcial de las riberas probables del río Congost-Besós, en el término municipal de Las Franquesas del Vallés, de la provincia de Barcelona.

Padecido error en la inserción de la citada Orden, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 130, de fecha 30 de