

La concesión de este préstamo para vivienda será acordado por la Empresa, previo informe del Comité de Empresa de Central, siendo necesario, para tener derecho al referido préstamo, una antigüedad de tres años al servicio de la Empresa. Tendrán preferencia los empleados a los que no se les ha concedido antes ningún préstamo de este tipo. El Comité de Empresa examinará las solicitudes de préstamo pronunciándose sobre su procedencia y preferencia de acuerdo con lo anteriormente expuesto.

Cuando a un empleado se haya beneficiado de la concesión de un préstamo para la adquisición de una vivienda no podrá solicitar otro para el pago de la misma, debiendo transcurrir, en todo caso, cinco años desde el momento de la última concesión.

6.º Seguro de vida.—Los seguros de vida que estipula el artículo 15 del vigente Convenio interprovincial del ramo quedan establecidos como sigue:

	Pesetas
Empleados hasta veinticinco años de edad	500.000
Empleados de veintiséis a treinta y nueve años de edad (ambos inclusive)	750.000
Empleados de cuarenta a sesenta y cinco años de edad (ambos inclusive)	1.000.000

7.º Descuento seguro del automóvil personal jubilado.—Se amplía a los empleados ya jubilados o que puedan hacerlo en un futuro el beneficio del 30 por 100 de descuento en el seguro del automóvil, en relación al vehículo de su propiedad.

Art. 9.º *Derechos sindicales*.—Este artículo, en su ampliación práctica, lo será exclusivamente a los centros de trabajo que cuenten con una plantilla de diez o más empleados.

1.º Los empleados incluidos en este Convenio tendrán derecho a reunirse en asamblea, dentro de la jornada laboral y en sus centros de trabajo durante quince horas anuales, sin establecer ningún tipo de limitación mensual. El año se computa desde el 1 de abril hasta el 31 de marzo del año siguiente.

Dichas horas serán fijadas de común acuerdo con la Dirección de la Entidad, en función de las necesidades del servicio.

La convocatoria será realizada por los representantes de los empleados, responsabilizándose los mismos del buen orden de su desarrollo, así como del mínimo turno de servicio necesario.

2.º Los representantes de los empleados dispondrán de un tablón de anuncios, bajo su responsabilidad directa, y de cuatro en el caso concreto del centro de trabajo de Doctor Ferrán.

3.º Las horas mensuales que se dediquen a actividades sindicales, por parte de los representantes de los empleados, podrán ser compartidas, globalmente consideradas, con los representantes de las Secciones Sindicales constituidas en la Empresa.

La Empresa reconocerá, en cada centro de trabajo, a un representante de todo Sindicato, constituido o que pueda constituirse en un futuro, siempre que el número de afiliados sea como mínimo el 10 por 100 de la plantilla del respectivo centro.

Las Centrales podrán realizar el cobro de sus cuotas de afiliados, a través de la nómina de la Entidad, previa autorización anual y formal de cada uno de los empleados que lo deseen.

El representante de cada Sección Sindical será informado oportunamente de las sanciones o despidos que pudieran incoarse a los afiliados de su Sindicato.

Las Centrales Sindicales podrán utilizar los tablones de anuncios del Comité de Empresa, bajo la responsabilidad de dicho Comité.

Art. 10. *Excedencias*. El personal al que se conceda excedencia tendrá derecho a la reincorporación automática, al término de la misma, notificándolo por escrito con un mes de antelación.

Art. 11. Asimismo y para todo lo no pactado en este Convenio se aplicará el Convenio interprovincial del sector u otro que lo sustituya, y en su defecto la Ordenanza Laboral.

Art. 12. *Vigilancia e interpretación*.—Toda duda, cuestión o divergencia con motivo de la interpretación o cumplimiento del Convenio que se suscite será sometida a la consideración de la Comisión Paritaria de Vigilancia, que estará integrada por dos representantes designados por el Comité de Empresa y dos por la Dirección de la Entidad.

Barcelona, junio de 1980.

TABLA SALARIAL

Categorías	Conceptos	Sueldo base	Plus Convenio	Plus mando	Total mes	Total año 80 (*)
Jefe superior		59.201	4.000	17.760	80.961	1.329.817
Abogado		68.081	4.000	—	72.081	1.214.377
Jefe de Sección		44.544	4.000	13.363	61.907	1.014.693
Jefe de Negociado		40.860	4.000	12.258	57.118	935.490
Subjefe		39.284	4.000	5.893	49.177	813.223
Oficial de primera		37.709	4.000	—	41.709	698.053
Oficial de segunda		31.340	4.000	—	35.340	589.780
Auxiliar		26.105	4.000	—	30.105	500.785
Conserje		31.675	4.000	—	35.675	595.475
Ordenanza		26.105	4.000	—	30.105	500.785
Cobrador		28.657	4.000	—	32.657	544.169
Oficial de oficios		29.831	4.000	—	33.831	584.127
Ayudante Oficial de oficios		26.105	4.000	—	30.105	500.785

(*) Se incluye participación beneficios.

Junio 1980

17913

RESOLUCION de 1 de julio de 1980, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del II Convenio Colectivo de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, Sociedad Anónima», con sus Auxiliares de Vuelo.

Visto el texto del II Convenio Colectivo de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», con sus Auxiliares de Vuelo, recibido en esta Dirección General, con fecha 16 de mayo de 1980, suscrito por la representación de la citada Empresa y la del personal, el día 10 de abril de 1980. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Remitir el texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

Tercero.—Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora. Madrid, 1 de julio de 1980.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», con sus Auxiliares de Vuelo.

II CONVENIO COLECTIVO DE «TRANSEUROPA, COMPAÑÍA DE AVIACION, S. A.», CON SUS AUXILIARES DE VUELO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2.º *Ambito personal*.—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como Personal Auxiliar de Vuelo fijos en la plantilla de «Transeuropa».

Art. 3.º *Ambito temporal*.—El presente Convenio tendrá vigencia desde el 1 de enero de 1980 hasta el 31 de diciembre de 1981, excepto para aquellos conceptos o materias que tengan señaladas expresamente fecha distinta de entrada en vigor o vigencia.

Los conceptos retributivos serán revisados el 1 de enero de 1981.

Este Convenio será prorrogable por la tácita por periodos de doce meses, si con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento no ha sido pedida oficialmente su revisión total o parcial por cualquiera de las partes.

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

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

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

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

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

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

Los representantes de los tripulantes Auxiliares de Vuelo serán nombrados en asamblea general de los mismos.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

Esta Comisión Paritaria ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio.

La Comisión tendrá las siguientes competencias:

a) Temas relacionados con la vigilancia, interpretación o aplicación del Convenio.

b) Materias afectadas por el Convenio en las cuales exista, sin embargo, una laguna legal para su desarrollo.

c) Elaboración de estudios y documentos que sin interferir las facultades de la autoridad laboral, Compañía o tripulantes Auxiliares de Vuelo, puedan ser elevadas para consideración por el órgano competente, y aplicación, en su caso, o tenidas en cuenta para el momento de futuros Convenios Colectivos.

d) La Comisión no podrá modificar, suspender o derogar artículos del Convenio.

En caso de llegar a un acuerdo, la parte social, para este propósito, requerirá autorización expresamente concedida por la asamblea general de tripulantes Auxiliares de Vuelo, convocada públicamente con una antelación a la misma mínima de veinte días, y la cual quedará constituida válidamente siempre y cuando asistan a la misma, física o representados, un mínimo de dos tercios de la plantilla de tripulantes Auxiliares de Vuelo.

e) En caso de no llegar a un acuerdo en materias de su competencia, la representación de la Compañía y la de los tripulantes Auxiliares de Vuelo, se elevará lo actuado a la autoridad laboral, quien decidirá.

f) Corresponde a la Comisión denunciar o prorrogar por la tática el Convenio al término de su vigencia.

g) La Comisión podrá acordar la formación de grupos de trabajo para temas específicos, tales como estudios sociales a título informativo, etcétera.

La Comisión Paritaria podrá utilizar los servicios ocasionales o permanentes de asesores en cuantas materias sean de su competencia. Dichos asesores serán designados libremente por cada uno de los representantes.

La convocatoria de las reuniones de la Comisión deberá ponerse en conocimiento de la Dirección de la Empresa y la parte no convocante con una antelación al menos de diez días hábiles, indicándose expresamente los asuntos a tratar.

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

Art. 9.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior o inferior a las que los tripulantes aceptan realizar, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 10. *Dedicación y títulos.*—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia a nivel de formación a la altura de las misiones que les correspondan, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

Con anterioridad a la prestación de servicios en cualquier aeronave, la Compañía se compromete a impartir al Auxiliar de Vuelo el curso de salvamento y emergencias necesario.

Colaborar no sólo en el mantenimiento de los servicios a bordo, sino también a la mejora de los mismos, informando a su superior de cualquier deficiencia que observe en el servicio, material e intereses de la Empresa.

Respetar el carácter confidencial de la correspondencia enviada por y para la Compañía, guardando secreto respecto al servicio y procedimiento del mismo.

Cumplir con todas las órdenes dadas en el manual de tripulaciones auxiliares, circulares, instrucciones, tanto generales como individuales e incluso excepcionales dictadas por la Dirección o persona autorizada para ello, ajustadas a la normativa vigente.

Tomar las medidas necesarias durante el ejercicio de sus funciones para la protección de vidas y bienes que la Compañía les confíe en los vuelos y evitar toda acción u omisión que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

No se dedicarán a ninguna actividad retributiva ajena a la Compañía.

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

Durante todo el tiempo que dure el servicio respetarán la autoridad del Comandante, manteniendo en su relación con toda la tripulación una postura correcta.

Permanecerán en cabina técnica el tiempo imprescindible para atender a la tripulación técnica, cuando lo solicite.

No tomarán bebidas alcohólicas vistiendo el uniforme de «Transeuropa».

No fumarán en presencia de los pasajeros.

Mantendrán en vigor la documentación personal necesaria para volar; certificado Auxiliar de Vuelo, certificado miembro de la tripulación, documento nacional de identidad, pasaporte, vacunas y tarjeta de salvamento.

La Compañía se compromete a facilitar a los tripulantes Auxiliares los medios necesarios para mantener actualizados sus certificados necesarios para el normal desempeño de sus funciones y a mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

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

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

Llevarán consigo en todos los vuelos la cartilla del Seguro Obligatorio de Enfermedad y volante de desplazados, si procede, y la tarjeta de identidad de «Transeuropa».

Se obligará a exhibir la documentación expresada en los apartados anteriores a requerimiento de la Compañía.

Para que las operaciones de vuelo se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes Auxiliares de Vuelo y la Compañía se comprometen respectivamente y de manera muy especial al cumplimiento de la normativa legal y vigente.

La Empresa se responsabiliza de entregar y mantener en vigor el Manual de Tripulación Auxiliar.

Art. 11. *Servicios a terceros.*—Los Auxiliares de Vuelo de la Compañía podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Compañía y representantes de los Auxiliares de Vuelo, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil y siempre que se presten tales servicios por una tripulación Auxiliar completa de «Transeuropa».

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

CAPITULO III

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 12. *Alcance de las definiciones.*—Con el fin de desarrollar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los tripulantes Auxiliares, de acuerdo con la función que desempeñan.

Art. 13. *Tripulaciones.*—Conjunto de tripulantes Técnicos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de «Transeuropa» para la realización de servicios en vuelo.

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

Art. 14. *Tripulación Auxiliar*.—Tripulante o conjunto de tripulantes Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de la Compañía para los cometidos que ha de cumplir durante la preparación, realización y finalización del servicio de vuelo, bajo la autoridad del Comandante y a las órdenes directas de la Jefatura de Cabina.

Art. 15. *Tripulación Auxiliar operativa y mínima*.—El número de tripulantes Auxiliares de Vuelo en los aviones que integran la flota actual de la Compañía es el siguiente:

- «Fokker-27»: Un Auxiliar.
- «Caravelle»: Tres Auxiliares.

Sin embargo y sólo en ocasiones especiales, dicha dotación se podrá modificar eventualmente, por disminución del número de pasajeros a bordo y con la consiguiente reducción del servicio al mínimo imprescindible, conforme a los siguientes términos:

- a) De uno a 49 pasajeros a bordo: Un Auxiliar.
- b) De 50 a 99 pasajeros a bordo: Dos Auxiliares.

Art. 16. *Tripulante Auxiliar*.—Tripulante en posesión del certificado de Auxiliar de Vuelo expedido por la autoridad aeronáutica que le habilite para el cumplimiento de las funciones propias de su categoría laboral.

SECCION SEGUNDA.—FUNCIONES

Art. 17. *Jefatura de Cabina*.—Función que realiza el Auxiliar de vuelo designado directa y libremente por la Dirección de la Compañía para ejercer el mando de la tripulación Auxiliar, dirigiendo, superviando y realizando la operación de aquella, bajo la autoridad del Comandante.

La Jefatura de Cabina es de libre designación y cese por la Compañía y de libre aceptación por parte del Auxiliar de Vuelo designado.

Las Jefas de Cabina habrán de tener la nacionalidad española. Aceptada libremente la designación, tanto la Empresa como el Auxiliar de Vuelo, para hacer uso respectivamente del derecho de cese o renuncia, observarán un preaviso por escrito de quince días.

Art. 18. *Auxiliar de Vuelo*.—Tripulante que en posesión del certificado expedido por la autoridad aeronáutica que le acredite como tal y encuadrado en este grupo laboral, tiene como misión atender y auxiliar a las personas de a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberá realizar asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tome parte, que estén directamente relacionados con su función específica a bordo.

Art. 19. *Clasificación económico-administrativa*.—Con objeto de adecuar la clasificación económico-administrativa de los tripulantes Auxiliares de Vuelo se establece la siguiente escala de niveles:

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

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

Art. 20. *Escalafón administrativo*.—Antes del 1 de abril de cada año y referido al 31 de diciembre inmediato anterior, «Transeuropa» viene obligada a publicar un escalafón administrativo en el que encuadrará a los tripulantes Auxiliares fijos en plantilla ordenados de acuerdo con las fechas de alta de los mismos como Auxiliares de Vuelo.

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, referidos 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 y en el grupo y nivel económico alcanzado.

El personal tendrá un plazo de treinta días a partir de la publicación del escalafón para reclamar ante la Empresa de la situación que en el mismo se le haya asignado, la que habrá de resolver en el mismo plazo.

En el caso de serle denegada la reclamación, podrá acudir en el plazo de treinta días naturales, computados a partir del siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción de trabajo.

Art. 21. *Antigüedad administrativa*.—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de la plantilla de «Transeuropa» y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción, progresión

Art. 22. *Admisión*.—La admisión del personal Auxiliar de Vuelo de la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en el presente capítulo.

Art. 23. *Condiciones y pruebas de ingreso*.—Las condiciones que deberán reunir los tripulantes Auxiliares de Vuelo para ingresar en la plantilla de «Transeuropa» serán fijadas por la Dirección de la misma, que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas y prácticas a superar junto a las restantes normas legales vigentes a cumplir.

Art. 24. *Ingreso y periodo de prueba*.—A su ingreso en la Compañía todo tripulante Auxiliar de Vuelo quedará sometido al periodo de prueba de tres meses establecido por la Ordenanza Laboral y pasará a quedar encuadrado en el último nivel.

Durante este periodo de prueba, tanto el trabajador como la Empresa podrán desistir de la prueba sin previo aviso, cesando entre ellos toda relación laboral y sin que ninguna de las dos partes tenga por ello derecho a indemnización alguna.

Durante el tiempo de servicio en periodo de prueba el trabajador percibirá los emolumentos que correspondan al personal fijo del último nivel de su grupo laboral, en relación al tiempo que ha estado trabajando.

El periodo de prueba será potestativo para la Empresa, que podrá renunciar total o parcialmente al mismo si lo estima conveniente.

Finalizado el periodo de prueba, el Auxiliar de Vuelo tendrá la condición prevista en su contrato laboral con la Empresa, ya sea fijo o por duración determinada.

El periodo de prueba, caso de ser superado, computa a efectos de antigüedad administrativa en la Empresa.

Art. 25. *Preferencias para el ingreso y provisión de vacantes*:

1. En el supuesto de cubrir alguna vacante en los términos previstos en el artículo 23, el personal fijo de «Transeuropa» perteneciente a otra especialidad, grupo o categoría, tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes, siempre que no tuviesen nota desfavorable en su expediente, sometiéndose a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal del exterior de la Compañía.

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

3. Asimismo, tendrá preferencia en las condiciones citadas anteriormente quienes teniendo previa y formalmente solicitado, hubiesen desempeñado funciones anteriormente en la Compañía, en igual puesto de trabajo de la vacante a cubrir, con carácter eventual, interino, con contrato de temporada o duración determinada, no tuviesen nota desfavorable en su expediente y hubiesen probado satisfactoriamente a juicio de la Dirección de la Compañía su capacitación para el desempeño del cometido.

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

Art. 26. *Promoción por cambio de nivel*.—Se producirá automáticamente cuando por el tripulante Auxiliar se cumplan las tres condiciones siguientes:

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

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

3. Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho periodo, las cuales serán las adecuadas para función propia de los Auxiliares de Vuelo.

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

Art. 27. *Cambio de nivel diferido*.—Cuando a un tripulante Auxiliar, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados 1 y 2 del artículo 26, le quede diferida su promoción por no cumplir los exigidos en el apartado 3 del mismo artículo, le quedará diferida aquella al doble del tiempo exigido para la promoción normal o hasta que, alternativamente, haya superado durante dicho periodo la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

Art. 28. *Progresión*.—La progresión que entraña el paso de un avión a otro se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para ello, con arreglo al número de orden que les corresponda en el escalafón administrativo de la Compañía.

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

El paso de avión, una vez superadas estas pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio y, en la medida de lo posible, de acuerdo con el orden del escalafón administrativo.

Art. 29. *Renuncia a la progresión.*—Si un tripulante Auxiliar de Vuelo renuncia voluntariamente y por escrito a progresar, permanece como consecuencia de ello en el tipo de avión en que estaba, y deberá continuar en el mismo al menos dieciocho meses desde la fecha de la renuncia.

Art. 30. *Opción a cambio de grupo.*—El personal Auxiliar de Vuelo, fijo en plantilla, que desee cubrir alguna vacante perteneciente a otro grupo o categoría del personal de tierra, tendrá opción a realizar las pruebas y exámenes correspondientes y, llegado el caso, preferencia sobre el personal de nuevo ingreso, siempre que no tuviese nota desfavorable en su expediente y bajo la condición de someterse a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal del exterior de la Empresa.

Ha de entenderse, naturalmente, que el personal del interior debe superar los mínimos establecidos previamente por la Dirección en cada uno de los exámenes o pruebas establecidos al efecto y que la preferencia será válida, tan sólo, en igualdad de condiciones con los resultados obtenidos por el personal del exterior.

CAPITULO V

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

Art. 31. *Vinculaciones.*—Los tripulantes Auxiliares, según su permanencia al servicio de la Empresa, pueden ser fijos o por duración determinada.

Art. 32. *Fijos.*—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 33. *Contratados por duración determinada.* Son aquellos que formalizan contrato de duración determinada conforme a lo dispuesto en la legislación vigente. Este personal se registrará por las normas legales que les sea de aplicación y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo.

SECCION SEGUNDA.—TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

Art. 34. *Auxiliar de Vuelo de plantilla.*—Los Auxiliares de Vuelo de plantilla podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

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

Art. 35. *Auxiliar de Vuelo en activo.*—Son los tripulantes Auxiliares de Vuelo que, superando el periodo de prueba, desempeñan al servicio de «Transeuropa» las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

Art. 36. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Auxiliares de Vuelo de funciones distintas a aquéllas para las que efectivamente fueron contratados.

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

Art. 37. *Tripulantes Auxiliares de Vuelo con licencia:*

A) Licencia retribuida.—«Transeuropa» concederá licencia retribuida a los tripulantes Auxiliares de Vuelo que lo soliciten siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1. Tres días naturales, ampliables a siete, por enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos incluido el parentesco político), abuelos o nietos.
 2. Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral por los familiares que se expresan en el párrafo anterior número 1.
 3. Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda de hijos o hermanos, incluso hermanos políticos.
- En los casos enumerados se concederá licencia por 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 Auxiliar de Vuelo en virtud de su situación laboral.
4. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.
 5. El tiempo indispensable para exámenes o para cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.

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

En los supuestos en que el nacimiento del derecho a la licencia se produce necesariamente con el hecho causante (enfermedades graves o muertes), bastará la comunicación por el plazo de tiempo más breve posible a la Empresa.

En los demás supuestos se requerirá necesariamente la petición de la licencia por escrito al menos con setenta y dos horas de antelación al momento del disfrute.

B) Licencia no retribuida.—Anualmente, los tripulantes 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 y siempre que las necesidades del servicio se lo permitan.

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

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

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

Art. 38. *Excedencias voluntaria y especial:*

Excedencia voluntaria.—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo fijos en plantilla con un tiempo mínimo de dos años de antigüedad en la Compañía podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

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

No existirá por parte de «Transeuropa» obligación de conceder excedencias voluntarias en número superior a una por cada 25 Auxiliares fijos de plantilla.

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

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

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

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

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca correspondiente a su grupo. El tripulante Auxiliar de Vuelo que haya disfrutado una excedencia voluntaria no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos cuatro años de su reincorporación.

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

Excedencia especial.—Se considera excedencia especial la que puede solicitar la Auxiliar de Vuelo femenino por gestación y cuidado de los hijos.

Las Auxiliares de Vuelo femeninas en periodo de gestación podrán solicitar excedencia especial, que tendrá una duración de un año.

Las Auxiliares de Vuelo femeninas con hijos menores de un año podrán solicitar excedencia especial para cuidarlos por un periodo de tiempo variable que no podrá exceder de tres años ni ser inferior a un año.

Estas excedencias especiales no se incluirán en el cómputo de las voluntarias en cuanto a concesión, se podrán solicitar

cada vez que produzca un nuevo período de gestación, o el nacimiento de un nuevo hijo, teniendo por lo demás las mismas consideraciones que la voluntaria, en cuanto a efectos laborales y administrativos y reingresos.

Las excedencias especiales serán concedidas siempre por la Compañía si se prueba la causa que puede originarla.

Art. 39. *Excedencia forzosa*.—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por Decreto o elección, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

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

Art. 40. *Tripulantes Auxiliares en baja por enfermedad o accidente*.—Se considera en esta situación al tripulante Auxiliar que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos que estén señalados.

A efectos de promoción por cambio de nivel se considerará que permanecen en activo los enfermos y las gestantes que debido a su estado no presten servicio en vuelo, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 26 apartado 2, que excepcionalmente rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad o el período de gestación.

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. 41. *Suspensión de actividad*.—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante Auxiliar de Vuelo cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad jurídica o gubernamental, o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

Igualmente, se encontrarán en esta situación los tripulantes Auxiliares de Vuelo 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 en vuelo.

Se entiende que en los supuestos contemplados la Empresa reconocerá los derechos de índole económica y laboral al tripulante Auxiliar de Vuelo, durante el plazo máximo, en conjunto, de dos meses; bien entendido que para tener esta consideración, la situación no deberá tener su causa u origen en actos voluntarios del tripulante auxiliar que estuvieran prohibidos o fuesen contrarios a la Ley y asimismo que la causa y origen haya acontecido cuando el tripulante Auxiliar estuviese prestando servicio efectivo para la Empresa, ello sin perjuicio de la aplicación de las facultades disciplinarias potestativas de la Empresa.

Art. 42. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias*.—Teniendo en cuenta el grado de especialización de los tripulantes Auxiliares y el coste que implica su formación, vestuario, equipamiento y sustitución, las peticiones de baja voluntaria en la Empresa deberán notificarse con un preaviso de dos meses a la fecha en que se pretende causar baja.

El incumplimiento por parte del trabajador de la obligación de preavisar con la antelación indicada, dará derecho a la Empresa a proceder conforme a lo contemplado en el artículo 32, párrafo segundo, de la Ordenanza Laboral.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 43. *Base*.—Lugar donde un tripulante Auxiliar de Vuelo 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. 44. *Base principal*.—Es aquella que figura en el contrato de trabajo del tripulante Auxiliar de Vuelo para su residencia habitual y desde la que normalmente le programen sus servicios de vuelo.

Art. 45. *Destacamento*.—El lugar donde un tripulante Auxiliar de Vuelo se encuentra desplazado fuera de su base principal o residencia habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días, pero no superior a siete meses.

Art. 46. *Residencia*.—El lugar donde un tripulante Auxiliar de Vuelo se desplaza fuera de su base principal o residencia habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a siete meses y hasta dos años

Art. 47. *Destino*.—El lugar al que un tripulante Auxiliar de Vuelo tiene que desplazarse fuera de su base principal o residencia habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Art. 48. *Actividad laboral*.—Todo el tiempo que un tripulante Auxiliar de Vuelo permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar, de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas. Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

La actividad laboral mensual se fija en ciento sesenta horas.

Art. 49. *Actividad Aérea*.—El tiempo computado desde la presentación de un tripulante Auxiliar de Vuelo en el aeropuerto y firma para efectuar un servicio, inmediatamente después de haber inmovilizado el avión una vez completada la última etapa. La hora de presentación será establecida por la Empresa según el tipo de aeronave y operación a realizar.

Art. 50. *Actividad aérea diurna*.—La comprendida entre las ocho y las veintiuna, hora local del lugar donde se inicie la actividad.

Art. 51. *Actividad aérea nocturna*.—La comprendida entre las veintiuna y las ocho, hora local del lugar donde se inicie la actividad.

Art. 52. *Límites de actividad aérea*:

Vuelos de hasta cinco etapas, catorce horas.

Vuelos de más de cinco etapas, doce treinta horas.

Cuando un tripulante Auxiliar 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 hasta el máximo establecido por la autoridad aeronáutica cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etcétera).

El incremento potestativo del Comandante, no será programable a priori.

Art. 53. *Tiempo de vuelo*.—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a ponerse en movimiento por su propia fuerza motriz y/o con ayuda de medios externos, con el objeto de despegar, hasta que realizado el aterrizaje, aquella queda inmovilizada y con sus motores parados.

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

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

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

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

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

Art. 54. *Descanso*.—Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante Auxiliar de Vuelo con el fin específico de que pueda descansar entre dos periodos de actividad aérea.

Art. 55. *Lugar de descanso*.—Aquel que dispone de instalaciones y condiciones adecuadas para el descanso del tripulante Auxiliar de Vuelo, bien sea en su domicilio particular, en hotel, residencia o apartamento.

Art. 56. *Tiempo de descanso*.—El tiempo de descanso normal será igual al invertido en el servicio anterior y nunca inferior a diez horas computadas desde treinta minutos después de quedar inmovilizado el avión, una vez completada la última etapa, hasta la hora de presentación y firma para iniciar una nueva actividad.

A partir del 1 de noviembre de 1980, el tiempo de descanso normal no será inferior a once horas.

Art. 57. *Descanso en Navidad y fin de año*.—Con la finalidad de que los tripulantes Auxiliares de Vuelo puedan celebrar las festividades de Nochebuena, Navidad, fin de año y año nuevo, no se programará ninguna actividad aérea entre las veintidós horas locales del día 24 de diciembre y las doce horas del día 25 de diciembre y entre las veinte horas del día 31 de diciembre y las doce horas locales del día 1 de enero.

Art. 58. *Descanso parcial en tierra*.—Tiempo durante el cual un tripulante Auxiliar de Vuelo puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de instalaciones adecuadas para ello (cama, servicios sanitarios) previstos por la Compañía.

El descanso parcial en tierra debe ser como mínimo de seis horas de descanso efectivo, sin que el total llegue a alcanzar el tiempo de descanso mínimo.

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

Art. 59. *Límite de actividad aérea normal*.—Se considera límite normal de actividad aérea, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 60. *Máximo de actividad aérea*.—El que se obtiene de incrementar el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel que dispone un Comandante para terminar un servicio y siempre que la no ejecución del mismo pueda ser causa de perjuicio notorio para la Compañía.

El incremento potestativo de los Comandantes no será programable.

Art. 61. Actividad aérea incrementada.—La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial. Los descansos parciales en tierra permitirán prolongar los límites normales de actividad aérea en la mitad del tiempo de descanso efectivo hasta un máximo de dieciocho horas.

Art. 62. Servicios de vuelo.—Etapa o serie de etapas programadas a un tripulante Auxiliar de Vuelo para su realización en un período de actividad laboral sin interrupción de descanso.

Art. 63. Serie de servicios de vuelo.—Servicios de vuelo asignados a un tripulante Auxiliar de Vuelo a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a ella.

Art. 64. Etapa.—Trayecto comprendido entre un despegue y el terraje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 65. Límite de etapas.—El máximo de etapas programadas en un período de veinticuatro horas será de seis.

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

La representación de Auxiliares de Vuelo, conjuntamente con la Compañía, estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en veinticuatro horas, para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

Art. 66. Vuelos de situación y de posición:

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

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

Art. 67. Actividad en tierra.—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden ser asignadas a un tripulante Auxiliar de Vuelo por la Dirección de la Compañía en cumplimiento de lo contemplado en el artículo 48.

A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento y actividades similares, relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas.

Art. 68. Imaginaria.—Situación durante la cual un tripulante Auxiliar de Vuelo permanece a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, para lo cual el tripulante Auxiliar de Vuelo será requerido por la Compañía con la mayor antelación posible, comprometiéndose éste a incorporarse con la mayor diligencia al servicio asignado.

Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral.

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

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

Art. 69. Retén.—Tripulantes Auxiliares de Vuelo en disposición de pasar a situación de imaginaria o para iniciar el período de actividad aérea que se le encomienda, con un preaviso de tres horas.

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

El período de retén no podrá ser programado conjuntamente con otro de imaginaria o con un servicio de vuelo.

Art. 70. Día franco de servicio.—Aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante Auxiliar de Vuelo puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo.

Este deberá serle asignado y comunicado antes de las veintidós horas locales del día anterior, y para la iniciación de la actividad aérea asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

Para conocer, en su caso, el nombramiento del servicio, el tripulante Auxiliar de Vuelo obligatoriamente deberá establecer contacto con la Compañía entre las veintidós horas y las veinticuatro horas locales de la víspera del día franco de servicios, en el entendido de que caso de estar prestando servicio de vuelo durante dicho período, el tripulante Auxiliar de Vuelo estará obligado a contactar con la Compañía, acto seguido de regresar a la base, para conocer el servicio que eventualmente tuviese asignado en su día franco.

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

Art. 71. Día libre.—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante Auxiliar de Vuelo sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 72. Días libres.—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo disfrutarán en su base de once días naturales libres cada mes a partir del día 1 de mayo de 1980.

No obstante, en consideración a necesidades del servicio coincidentes con el período de mayor actividad, por excepción, en el curso de los meses de julio, agosto, septiembre y octubre se podrán reducir a nueve días mensuales, acumulándose la diferencia que se produjera en otros meses.

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

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

c) Todo día en que un tripulante Auxiliar de Vuelo deba pasar un reconocimiento médico reglamentario, deberá ser precedido de un día libre.

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

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

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

— Cuatro días libres en los traslados de residencia.

— Seis días en el supuesto de cambio de destino.

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

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

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

Art. 73. Vacaciones.—Período de treinta días naturales, o fraccionados en dos turnos de quince días, que disfrutarán anualmente los tripulantes Auxiliares de Vuelo con carácter retribuido en la época de disponibilidad.

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

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

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

Art. 74. Vuelos nocturnos.—Cuando un tripulante Auxiliar hubiese terminado su actividad laboral inmediatamente después de las cuatro horas locales de la mañana, después de haber efectuado también vuelo nocturno en la noche inmediata precedente, no se le programará ningún vuelo antes de las ocho horas locales del tercer día.

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

SECCION SEGUNDA

Art. 75. Limitaciones y regulaciones.—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección.

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

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

Art. 76. Límite máximo de horas de vuelo.—A este efecto se establecen los siguientes límites:

1. Del 1 de enero de 1980 al 31 de octubre de 1980:

- Límite mensual, 95.
- Límite trimestral, 270.
- Límite anual, 900.

2. Del 1 de noviembre de 1980 al 31 de octubre de 1981:

- Límite mensual, 80.
- Límite trimestral, 255.
- Límite anual, 830.

3. Del 1 de noviembre de 1981 al 31 de octubre de 1982:

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

4. Desde 1 de noviembre de 1982:

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

Se exceptúa de la limitación mensual, manteniéndose en todo caso el cómputo trimestral, los meses de julio, agosto, septiembre y octubre.

Para el cómputo de estas horas se considerará el tiempo de vuelo que se define en el artículo 53.

SECCION TERCERA

Art. 77. *Rotación vacaciones anuales.*—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones viene determinado por lo previsto en el anexo V de este Convenio.

CAPITULO VII

Retribuciones

Art. 78. *Conceptos retributivos.*—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo de «Transeuropa» a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) *Retribuciones fijas:*

1. Sueldo base.
2. Premio de antigüedad.
3. Prima por razón de viaje garantizada.
4. Pagas extraordinarias.

b) *Retribuciones variables:*

1. Prima por razón de viaje en exceso (primer y segundo bloques).
2. Prima por exceso de actividad laboral (primer y segundo bloques).
3. Prima por razón de viaje en vuelos de situación, posición.
4. Plus de nocturnidad.

c) *Otras retribuciones:*

1. Prima por función de Jefatura de Cabina.
2. Plus de transporte.
3. Dietas.
4. Imaginaria, retén.
5. Comisiones de venta a bordo.

Art. 79. *Sueldo base.*—Sueldo base es el que se determina en el anexo I de este Convenio.

Art. 80. *Premio de antigüedad.*—El personal Auxiliar de Vuelo de plantilla de «Transeuropa» recibirá por este concepto un 7,5 por 100 del sueldo base por cada tres años de servicio a la Compañía.

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

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

En todo caso se computará a estos efectos:

- El tiempo de vacaciones anuales reglamentarias.
- Pagas extraordinarias.
- Licencias retribuidas.
- Excedencias especiales.
- Incapacidad laboral transitoria.

Art. 81. *Prima por razón de viaje garantizado.*—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada mensualmente las cantidades que se especifican en el anexo I según su nivel.

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

Art. 82. *Pagas extraordinarias.*—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán los días 15 de julio y 15 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por la cuantía mensual de los siguientes conceptos:

- Sueldo base.
- Premio de antigüedad.
- Prima por razón de viaje garantizada.
- Prima fija por función de Jefatura de Cabina.

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

Art. 83. *Gratificaciones por destacamento.*—Los tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo III.

Art. 84. *Gratificación por residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 85. *Gratificación por destino.*—La gratificación por destino será igual al 60 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 86. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos el tripulante Auxiliar de Vuelo recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración de su desplazamiento.

Art. 87. *Imaginaria y retén.*—La situación de imaginaria tendrá las siguientes consideraciones:

1. Se devengarán dos horas y media de vuelo (2,50 decimal) del primer bloque del grupo, especialidad y nivel correspondiente, por día completo (veinticuatro horas) permanecido en esta situación. Estas horas de retribución no computarán a efectos del mínimo mensual garantizado.

2. Cuando un tripulante Auxiliar de Vuelo en situación de imaginaria sea requerido para emprender una actividad aérea durante las primeras doce horas desde su iniciación, percibirá además de la prima correspondiente por las horas de vuelo realizadas la mitad de las dos horas y media señaladas en el apartado anterior.

3. Cuando el tripulante Auxiliar de Vuelo sea requerido para emprender la actividad aérea a partir de la decimotercera hora, percibirá además de la prima correspondiente por las horas de vuelo realizadas las dos horas y media indicadas en el apartado 1.

4. No obstante lo anterior, si la actividad aérea desarrollada ininterrumpidamente permite la continuidad del tripulante Auxiliar de Vuelo en situación de imaginaria hasta completar el periodo de veinticuatro horas, se devengará las dos horas y media completas, bien entendido que para iniciar el nuevo ciclo de actividad aérea, ésta habrá de desarrollarse en conjunto con el primero, dentro del límite máximo de actividad establecido, a menos que medie un tiempo de descanso reglamentario ente el primer y segundo ciclos.

5. La actividad aérea realizada a partir de una situación de imaginaria devengará los emolumentos normales establecidos. Retén.—A efectos económico el tiempo permanecido en situación de retén devengará una hora de vuelo del primer bloque del grupo, especialidad y nivel correspondientes.

Art. 88. *Comisión de servicio:*

1. A efectos económicos, los tripulantes Auxiliares de Vuelo durante los cursos como alumnos o en comisiones de servicio realizados en los términos contemplados en el artículo 36 percibirán el mínimo mensual garantizado o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecidos en tal situación.

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

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

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

Art. 89. *Prima por razón de viaje en exceso.*—Es la retribución variable que percibe el personal Auxiliar de Vuelo cuando se produce un exceso sobre las sesenta horas que constituyen la prima por razón de viaje mensual garantizada.

Su cuantía se establece en dos grupos (primero y segundo) que están definidos en el anexo I.

Art. 90. *Prima por exceso de actividad laboral.*—Se establece esta prima para el personal Auxiliar de Vuelo y para retribuir aquellos casos en que se rebasa la actividad laboral mensual fijada en ciento sesenta y una horas en el artículo 48.

Su cuantía se establece en dos grupos (primero y segundo) que están definidos en el anexo I.

Art. 91. *Disposiciones generales:*

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

b) Los haberes se harán efectivos en metálico, talón bancario o transferencia, y a cada tripulante Auxiliar de Vuelo se

le entregará su recibo de salario según documento autorizado por el Ministerio de Trabajo, en su lugar de trabajo (y dentro de las horas laborales habituales).

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

Art. 92. *Prima por función de Jefatura de cabina.*—El importe a percibir por este concepto es el que se determina en el anexo I de este Convenio.

Art. 93. *Plus de nocturnidad.*—En concepto de plus de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en los artículos 51 y 74, con un incremento del 20 por 100 del sueldo base partido por sesenta del grupo correspondiente.

Art. 94. *Licencia retribuida.*—El tripulante Auxiliar de Vuelo en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 37 de este Convenio, percibirá además del sueldo base y el premio de antigüedad la prima de vuelo garantizada equivalente a sesente horas mensuales al precio del primer bloque o la parte alícuota que le corresponda por este concepto por el número de días permanecidos en esta situación.

Art. 95. *Retribución en período de vacaciones.*—Durante las vacaciones anuales reglamentarias el tripulante Auxiliar de Vuelo percibirá, además del sueldo base, la prima por razón de viaje y premio de antigüedad.

Se percibirá asimismo, y en los casos que proceda, la prima fija de Jefatura de Cabina.

Art. 96. *Primas por razón de viaje en vuelos de situación, de posición.*

A) Vuelos de situación.—En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 66, los tripulantes Auxiliares percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado y al precio de la prima por razón de viaje del primer bloque de su grupo y nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 76, y sin embargo serán computables en su 50 por 100 a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada.

A los efectos oportunos computan el 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plazas reservadas.

B) Vuelos de posición.—En los vuelos de posición, tal y como se definen en el artículo 66, los tripulantes Auxiliares percibirán el 100 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado y al precio de la prima por razón de viaje del primer o segundo bloque, como corresponda, de su grupo o nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo, a efectos de los límites establecidos en el artículo 76, y sin embargo, computan en su totalidad a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada.

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

Art. 97. *Ventas a bordo.*—En concepto de comisión los tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán sobre el valor bruto de la venta que se realice a bordo una comisión total del 14 por 100 que se distribuirá de la forma siguiente:

Flota Caravelle:

- 6 por 100 para el Auxiliar en funciones de Jefe de Cabina.
- 8 por 100 a distribuir por partes iguales entre las Auxiliares de Vuelo comunes que integran el resto de la tripulación.

Las diferencias que eventualmente se produzcan en cada vuelo por exceso o defecto entre la recaudación efectiva y la valoración de los productos vendidos, se distribuirán o deducirán mensualmente en base a los mismos porcentajes indicados anteriormente.

Las Jefas de Cabina liquidarán las ventas a bordo con toda prontitud en las oficinas designadas por la Compañía al efecto. En el mes inmediato siguiente al de la fecha de las liquidaciones se procesarán administrativamente las comisiones por ventas a bordo, cuyos importes se harán efectivos a los interesados en la nómina correspondiente a dicho mes.

La Compañía se reserva el derecho de establecer, en cada momento, el procedimiento operativo y administrativo para la distribución de esta comisión, bien sea por asignación directa de los porcentajes de la venta realizada en cada vuelo o serie de vuelos al personal Auxiliar que haya participado en el mismo o mediante distribución del porcentaje total mensual obtenido en la flota entre los tripulantes Auxiliares integrantes de la misma, respetando los porcentajes destinados a Jefas de Cabina y a Auxiliares comunes.

Se entiende que si por consideraciones organizativas o productivas de la Empresa, o si por cualquier otra causa imputable al personal Auxiliar de Vuelo éste dejase de realizar esta función, no tendrá derecho a estas percepciones ni a complemento sustitutivo alguno.

Art. 98. *Dieta.*—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base.

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

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

Art. 99. *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. 100. *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 vuela o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el anexo III, con excepción de lo establecido en el párrafo anterior.

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. Asimismo, en los vuelos de excursión, tanto nacionales como internacionales, primados con la dieta establecida al efecto, tampoco se devengará el gasto de bolsillo.

Art. 101. *Cómputo de dietas.*—Se devengará media dieta de contacto cuando la actividad abarque periodos de tiempo comprendidos entre las trece horas y las quince o entre las veintiuna y veintitrés horas locales. Se devengará media dieta por cada comida principal o si se pernocta fuera de base.

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

Art. 102. *Dietas de excursión.*—Cuando se lleven a cabo vuelos de excursión nacionales, con regreso a la base de origen el mismo día de la salida, la Compañía abonará a los tripulantes Auxiliares de Vuelo el importe de una dieta de excursión nacional completa.

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

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

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

Concluido el servicio de excursión al regresar al punto de origen el tripulante Auxiliar de Vuelo disfrutará el descanso mínimo establecido en este Convenio.

Art. 103. *Actualización de dietas.*—La actualización de los valores de las dietas nacionales y extranjeras se llevará a cabo con la revisión del Convenio.

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

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

Art. 104. *Comidas de tripulantes Auxiliares de Vuelo.*—Las comidas de los tripulantes Auxiliares de Vuelo durante los servicios de vuelo, se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. «Transeuropa» suministrará a sus aviones comidas para los tripulantes Auxiliares de Vuelo, en los periodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.

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

3. Por las mismas razones elementales de seguridad que aconsejan que la comida del Comandante sea siempre distinta a la del Copiloto, se aplicará el mismo tratamiento a la Jefa de Cabina respecto a las otras Auxiliares de Vuelo.

4. La Compañía cuidará que la calidad de estas comidas para sus tripulantes Auxiliares de Vuelo responda a los niveles obligados que requiere esta clase de suministro y periódicamente, facilitará a los mismos información de la composición de los menús.

Art. 105. *Alojamiento en las escalas imprevistas.*—Las Delegaciones, o el Control Central de Vuelos, harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes Auxiliares de Vuelo alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, para las estancias que resulten necesarias como consecuencia de estas escalas.

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

Art. 106. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen los tripulantes Auxiliares de Vuelo en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio estarán a cargo de la Compañía.

La contratación del alojamiento en los hoteles, incluido un desayuno de tipo «continental» o similar, siempre que el horario del servicio del hotel lo permita, se hará directamente por la

Compañía a cuyo cargo correrá el abono de la factura correspondiente por estos conceptos.

El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero.

Con el fin de garantizar un buen descanso, los tripulantes Auxiliares de Vuelo serán alojados individualmente en habitaciones con baño.

Art. 107. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas al personal Auxiliar de Vuelo que lo solicite por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

CAPITULO VIII

Transporte

Art. 108. *Transporte en base principal.*—La Compañía abonará a cada tripulante Auxiliar de Vuelo que permanezca en situación de actividad en vuelo la cantidad de 4.904 pesetas al mes, devengadas once veces al año, en concepto de compensación por transporte y estacionamiento, a partir de 1 de abril de 1980.

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

Dicha cantidad compensará los desplazamientos del tripulante Auxiliar de Vuelo en sus trayectos desde su domicilio.

Art. 109. *Transportes fuera de la base principal.*—La Compañía facilitará a los tripulantes Auxiliares de Vuelo, fuera de la base principal, el transporte desde el aeropuerto a su alojamiento y viceversa, en el lugar donde se encuentre por razones de servicio.

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

Art. 110. *Accidentes «in itinere».*—«Transeuropa», a los efectos de consideración de accidente «in itinere», reconoce a sus tripulantes Auxiliares de Vuelo que pueden utilizar, por su cuenta, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonablemente exigidos por ella en cuanto a:

- Itinerarios normales.
- Medios adecuados.
- En tiempo razonable.
- Con ocasión de traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo al domicilio del tripulante Auxiliar de Vuelo o lugar en que se aloje.

Art. 111. Normas para vuelos especiales:

1. Vuelos sobre países con conmociones de índole político-social.—En los vuelos a países, o sobrevolando países con conmociones de índole político-social de carácter nacional y/o internacional que conlleven una alta probabilidad de riesgo para el normal desarrollo de los mismos, el importe de la hora de vuelo será primada con un 100 por 100 del bloque que corresponda.

2. Voluntariedad.—Estos serán de carácter voluntario.

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

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

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

4. Vuelos de carga.—Las condiciones aplicables en estos vuelos serán objeto de consideración previa entre la representación de los Auxiliares de Vuelo y la Empresa.

CAPITULO IX

Seguridad Social complementaria y fondo social de vuelo

Art. 112. *Enfermedad o accidente fuera del territorio español.*—El personal que se halle en situación de comisión de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio nacional y siempre que no pueda acogerse a la Seguridad Social del país en que se encuentre por no existir convenio entre los dos estados, tendrá pleno derecho a que la Compañía se haga cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos de la Empresa aconsejen el traslado a su residencia, Centro de trabajo habitual o al lugar que estimen conveniente, siendo a cargo de la Compañía los gastos de dicho traslado.

El tripulante Auxiliar de Vuelo podrá pedir a la Empresa, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de los seguros adecuados por los fines que se contemplan en este artículo.

Art. 113. *Institución de Previsión Social «Loreto».*—«Transeuropa» mantendrá concertado con la Institución de Previsión Social «Loreto» las coberturas para todos sus tripulantes Auxiliares de Vuelo, fijos en plantilla, al concierto colectivo y al fondo social de vuelo, aportando el 50 por 100 de las primas correspondientes en ambos casos y corriendo el otro 50 por 100 de las primas a cargo de los propios Auxiliares de Vuelo.

El derecho al ingreso en el concierto colectivo se producirá a partir de la fecha de alta en la Empresa y en el fondo social de vuelo comienza al adquirir el tripulante Auxiliar de Vuelo la condición de fijo en plantilla. El importe de las penalizaciones que eventualmente fijase la Institución de Previsión Social «Loreto», para el ingreso, serán en cualquier caso a cargo del propio interesado.

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

Art. 114. *Traslado de cadáveres.*—En caso de fallecimiento de un tripulante Auxiliar de Vuelo en acto de servicio la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Art. 115. *Reconocimientos médicos anuales.*—El reconocimiento médico reglamentario en el CIMA será precedido de un día libre.

«Transeuropa» abonará a los tripulantes Auxiliares de Vuelo fijos en plantilla los derechos médicos del CIMA. Sólo en aquellos casos en que necesariamente el reconocimiento médico reglamentario haya de pasarse en el centro CIMA, en Madrid, la Compañía facilitará, por su cuenta, el medio de transporte desde la base principal a Madrid y viceversa, el alojamiento en régimen de habitación y desayuno en Madrid, abonando, asimismo, el importe de una dieta nacional completa por cada reconocimiento.

Los tiempos invertidos por los tripulantes Auxiliares de Vuelo en estos reconocimientos médicos reglamentarios no computarán a ningún efecto en cuanto se refiere a la actividad laboral.

CAPITULO X

SECCION PRIMERA

Art. 116. *Billetes gratuitos.*—La concesión de billetes gratuitos a favor de los tripulantes Auxiliares de Vuelo y de sus familiares en los vuelos de «Transeuropa» queda sujeta a las siguientes normas:

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

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

3. No será condición indispensable ni necesaria que tenga que viajar el tripulante Auxiliar de Vuelo junto con sus familiares cuando los que desean hacerlo sean solamente los beneficiarios.

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

a) S-1 Viaje de servicio.—Se considera en viaje de servicio a todo el personal de la Compañía que deba desplazarse cumpliendo —o con objeto de cumplir— tareas encomendadas por la Empresa. A estos desplazamientos se les otorga el orden de prioridad I.

b) F-1 Personal de la Compañía y sus familiares.—Cuando el viaje se efectúa por razones de óbito enfermedad grave, accidente viaje nupcial o durante el periodo de las vacaciones anuales. A estos desplazamientos se les otorga el orden de prioridad II.

c) F-2 Personal de la Compañía y sus familiares.—Cuando el viaje se efectúe por causas distintas a las mencionadas en apartado anterior.

Estos desplazamientos serán clasificados con el orden de prioridad III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECCIÓN SEGUNDA

Art. 117. *Uniformidad.*—«Transeuropa» se reserva la facultad de introducir todas las modificaciones que estime adecuadas en cuanto a diseño, color, prendas, hechuras y demás características de los uniformes reglamentarios de sus tripulantes Auxiliares de Vuelo.

La Compañía facilitará a dichos tripulantes las prendas de uniformidad reglamentarias y demás efectos del equipo actual, conforme a las especificaciones siguientes:

- Un abrigo cada dos años.
- Una chaqueta y falda invierno cada un año.

- Una chaqueta y falda verano cada un año.
- Dos blusas cada un año.
- Un jersey cada dos años.
- Dos sobrefaldas cada un año.
- Un bolso cada dos años.
- Un cinturón cada un año.
- Dos (pares) guantes cada un año.
- Un gorro cada un año.
- Un (par) zapatos altos cada un año.
- Dos (pares) zapatos bajos cada un año.
- Un (par) botas cada un año.
- Una maleta grande cada cuatro años.
- Una maleta mediana cada cuatro años.
- Un bolso de «Transeuropa» cada un año.
- Dos placas de identificación cada cuatro años.
- Tres (pares) medias descanso cada un año.

En caso de cambio de uniformidad en el futuro, en los casos de baja en la Empresa o en el supuesto de excedencia el tripulante Auxiliar vendrá obligado a devolver la totalidad de las prendas y efectos que en su día le fueron confiados.

De producirse cambio de uniformidad en el futuro, la relación de prendas y su duración será fijada en su momento.

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

SECCION TERCERA

Art. 118. *Relaciones laborales.*—Las relaciones laborales entre el tripulante Auxiliar y la Empresa se regirán siempre en la forma siguiente:

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

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

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

ANEXO I

	1 B	1 A	1	2	3	4	5	6	7
Salario base	22.988	22.988	22.988	22.988	22.988	22.988	22.988	22.988	22.988
Prima por razón de viaje garantizada 60 horas	55.272	52.878	50.484	48.090	45.696	43.302	40.908	38.514	36.120
	78.260	75.866	73.472	71.078	68.684	66.290	63.896	61.502	59.108
Prima por hora desde 61 a 75, ambas inclusive	921	882	842	802	762	722	682	642	602
Prima por hora desde la 76, inclusive	1.265	1.210	1.155	1.100	1.045	990	935	880	825
Laborables desde 161 a la 180, ambas inclusive	404	384	364	344	324	304	284	264	244
Laborables desde 181	503	478	453	428	403	378	353	328	303
<i>Jefatura de cabina</i>									
Prima fija x 14	6.766	6.766	6.766	6.766	6.766	6.766	6.766	6.766	6.766
Prima variable por cada hora efectiva volada	138	132	126	120	114	108	102	96	90

ANEXO II

Cese en vuelo y escala pasiva

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

Cese en vuelo temporal

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

Seguridad Social, pasándose a percibir los siguientes emolumentos:

- a) Durante los tres primeros meses de su permanencia en tal situación el sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.
- b) Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentase al cesar en vuelo.

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

d) En el momento en que cesaren las causas que motivaron el cese temporal en vuelo el tripulante Auxiliar de Vuelo volverá a reintegrarse al servicio activo en vuelo.

Cese definitivo en vuelo

El cese definitivo en vuelo se producirá por pérdida definitiva de la licencia de vuelo y declaración de incapacidad permanente, total y absoluta, para su profesión decretada por la Comisión Técnica Calificadora de la Seguridad Social, en cuyo caso; el tripulante Auxiliar afectado pasará automáticamente a la escala pasiva.

ANEXO III

Dietas

En relación con lo determinado en los artículos que tratan de esta materia se especifican a continuación las cuantías de las dietas.

1. Dieta nacional, 1.717 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
2. Media dieta nacional, 858 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
3. Dieta extranjera, 3.004 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
4. Media dieta extranjera, 1.502 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
5. Dieta contacto, 743 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
6. Media dieta contacto, 372 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
7. Gastos de bolsillo, 342 pesetas (aplicable desde 1 de mayo de 1980).
8. Dieta excursión nacional, 2.000 pesetas (en vigor desde 1 de enero de 1980).
9. Dieta excursión internacional, 3.600 pesetas (en vigor desde 1 de enero de 1980).

Para las estancias fuera de base por espacio de tiempo no superior a treinta días, que no constituyan régimen de destacamento, residencia o destino, se aplicarán las cuantías establecidas en el cuadro anterior.

Régimen para destacamentos en territorio nacional.—De diez días en adelante, cuando la estancia en hotel, en régimen de habitación y desayuno, no sea por cuenta de la Empresa, se devengará una dieta nacional completa de veinticuatro horas, más 1.717 pesetas por gratificación de estancia.

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

Cuando un Auxiliar de Vuelo, estando destacado o en situación de residencia o destino, es llamado por la Compañía a la base de origen, percibirá en concepto de ayuda de alojamiento, por cada noche, la suma de 655 pesetas, a partir del 1 de mayo de 1980.

ANEXO IV

Accidentes derivados del ejercicio profesional

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

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

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

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

ANEXO V

Vacaciones

1. Normas generales.

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

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

1.3. El caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el turno de destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades del servicio ha de concederse necesariamente vacaciones a un tripulante Auxiliar en situación de destacamento, 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 las vacaciones.

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

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

1.6. La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan.

Este cómputo se comenzará a hacer desde el día 1 de enero de 1978. La suma final de puntos así obtenidos será la que rija a todos los efectos.

2. Puntuación.

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

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

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

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

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

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

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

2.7. Los tripulantes Auxiliares de nuevo ingreso en plantilla adquirirán como puntuación inicial la del que la tenga más alta.

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

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

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

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

En caso de concurrir igualdad en el número de puntos, se situará en primer término al de mayor número de orden en el escalafón administrativo. No se asignará un turno forzoso de

vacaciones a un tripulante Auxiliar hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado de un período de vacaciones.

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

DISPOSICIONES FINALES

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

ANEXO VI

Seguridad Social complementaria.

Artículo 1. *Enfermedad.*

a) Durante los dos primeros meses de baja continuada por enfermedad los tripulantes Auxiliares de Vuelo no percibirán cantidad alguna de la Compañía por el concepto de Seguridad Social complementaria.

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

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

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

Art. 2.º *Accidentes de trabajo o enfermedad profesional.*—Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o el momento en que el tripulante Auxiliar de Vuelo pase a regirse por lo previsto en el Reglamento de Fondo Social de Vuelo de la Institución de Previsión Social «Loreto», las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que unidos a las prestaciones económicas de la Seguridad Social y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificadas en el artículo 1, apartado b), anterior.

Art. 3.º *Normas comunes.*

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

1. La correspondiente baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes, semanalmente, hasta producirse el alta.
2. En el supuesto que la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja, será sustitutiva de ésta, produciendo los mismos efectos económicos, la baja para el servicio de vuelo del C.I.M.A., con expresión de la no aptitud temporal.

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

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

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

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

c) Tratándose de un accidente de trabajo el tripulante Auxiliar de Vuelo se someterá al tratamiento establecido por los médicos de la Entidad en que la Compañía se encuentre asegurada a estos fines.

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

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

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

ANEXO VII

Representación de los tripulantes Auxiliares

Los Auxiliares de Vuelo designarán entre ellos a dos representantes cuyas funciones, conjuntamente con la representación de la Empresa, serán las siguientes:

Primera.—Participar en las reuniones de los Tribunales designados por la Dirección de la Empresa con la finalidad de evaluar los resultados de las pruebas o exámenes que afecten a la promoción por cambio de nivel de los tripulantes Auxiliares.

Segunda.—La vigencia del cumplimiento de las normas de trabajo.

Tercera.—La elaboración de rotación de destacamentos, residencia y destinos.

Cuarta.—La elaboración de turnos de vacaciones.

Quinta.—Cualquier modificación de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo, dando cuenta posteriormente a la Comisión Paritaria.

Sexta.—Participar en las comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.

Séptima.—Vigilar las calidades del vestuario de los tripulantes Auxiliares para determinar si los plazos de las prendas adquiridas son los adecuados y si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.

Octava.—Participar en las comisiones que se establezcan sobre seguridad e higiene en el trabajo, de su ámbito y de acuerdo con las normativas vigentes al efecto.

Novena.—Vigilar la distribución de las comisiones que se devenguen al personal Auxiliar de Vuelo, considerando el procedimiento adecuado para tal distribución.

Décima.—Participar en la selección de los hoteles en que se alojan, dando su visto bueno.

Undécima.—Proponer a la Empresa las medidas que consideren adecuadas en materia de ordenación de la programación.

Dichos representantes gozarán de las mismas garantías y necesidad de la previa autorización de la Empresa, en el lugar términos que reconozcan la legislación vigente.

Las reuniones de los representantes se llevarán a cabo sin necesidad de la previa autorización de la Empresa, en el lugar que ésta destine a tal fin, estando los mismos obligados a notificar a la Empresa el momento de sus reuniones con una antelación mínima de cinco días, para que ésta pueda adoptar las previsiones o suplencias convenientes que garanticen el normal funcionamiento de las actividades.

Los representantes tendrán a su disposición un tablón de anuncios para difundir, antes o después del horario de trabajo, las comunicaciones que procedan, sin que sea preciso autorización de la Empresa, pero sí conocimiento previo de lo que se desea exponer.

Los representantes podrán convocar asambleas en los locales que a este fin disponga la Empresa, sin otros requisitos que la previa notificación a ésta con una antelación mínima de cinco días y siempre que no se hubiese celebrado otra asamblea dentro de los tres meses anteriores a la convocatoria. Las asambleas tendrán lugar, en todo caso, fuera de la jornada de trabajo, responsabilizándose del orden de las mismas los propios representantes.

Cuando por necesidades de la buena marcha de los servicios, por insuficiencia de los locales o por cualquier otra circunstancia no puedan reunirse simultáneamente a toda la plantilla del personal Auxiliar de Vuelo, se celebrarán sin perjuicio o alteración en el normal desarrollo de la actividad de la Empresa las reuniones necesarias parciales, teniendo la consideración de una sola.

17914

RESOLUCIÓN de 11 de julio de 1980, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del VI Convenio Colectivo de la Empresa «Butano, S. A.», y su personal de flota.

Visto el texto del VI Convenio Colectivo de la Empresa «Butano, S. A.», y su personal de flota, recibido en esta Dirección General con fecha 4 de julio de 1980, suscrito por la representación de la citada Empresa y la del personal el día 1 de julio de 1980.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 2/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.