

Jesús. Fecha de autorización previa: 17 de enero de 1983. Nivel: Preescolar. Número de unidades: Dos (Párvulos). Puestos escolares: 80.

Provincia de Madrid

Número del expediente: 15.812.

Municipio: Pozuelo de Alarcón. Domicilio: Calle Manuel Rosas, 13. Denominación: «Escuela Infantil Somosaguas». Titulares: Doña María Esther y doña Dolores Bermúdez González. Fecha de autorización previa: 10 de abril de 1981. Nivel: Preescolar. Número de unidades: Tres (uno J. infancia y dos Párvulos). Puestos escolares: 65.

Provincia de Zamora

Número del expediente: 2.672.

Municipio: Zamora. Domicilio: Calle Reina, 8. Denominación: «Divina Providencia». Titular: Siervas de San José. Fecha de autorización previa: 10 de enero de 1983. Nivel: Preescolar. Número de unidades: Dos (Párvulos). Puestos escolares: 80.

23604 ORDEN de 8 de julio de 1983 por la que se autoriza la utilización en Centros docentes de Educación General Básica de libros y material didáctico impreso que se relaciona.

Ilma. Sra.: De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 2531/1974, de 20 de julio («Boletín Oficial del Estado» del 13 de septiembre), y en la Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974 («Boletín Oficial del Estado» del 18).

Este Ministerio ha dispuesto autorizar la utilización en Centros docentes de Educación Preescolar y General Básica de los libros y material didáctico que se relacionan en los anexos I, II y III de esta disposición.

Los incluidos en el anexo I se autorizan teniendo en cuenta lo dispuesto en el Real Decreto 69/1981, de 9 de enero, y en el artículo 7.º de la Orden ministerial de 17 de enero de 1981, que establece los Niveles Básicos de Referencia de Preescolar y Ciclo Inicial de Educación General Básica.

En el anexo II se incluyen los libros que se autorizan de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 710/1982, de 12 de febrero, y en el artículo 7.º de la Orden ministerial de 6 de mayo de 1982, que establece los Niveles Básicos de Referencia del Ciclo Medio.

Los comprendidos en el anexo III se autorizan de acuerdo con los contenidos de las Orientaciones Pedagógicas para la Educación General Básica publicados por Orden ministerial de 6 de agosto de 1971, completados por el Área Social por los nuevos contenidos recogidos en las Ordenes ministeriales de 6 de octubre de 1978 y 18 de febrero de 1980 y para el idioma Inglés, por los nuevos contenidos publicados por Orden ministerial de 24 de octubre de 1977.

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

Madrid, 8 de julio de 1983.—P. D. (Orden de 27 de marzo de 1982), la Directora general de Educación Básica, Blanca Guelbenzu Valdés.

Ilma. Sra. Directora general de Educación Básica.

ANEXO I

Relación de libros de Preescolar y Ciclo Inicial de Educación General Básica autorizados de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 69/1981, de 9 de enero, y en el artículo 7.º de la Orden ministerial de 17 de enero de 1981, que establece los Niveles Básicos de Referencia de Preescolar y Ciclo Inicial de Educación General Básica. Se indica el nombre de la Editorial, autor, título, materia y curso

1. Libros del alumno (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 2.º):

- «SGEL». Adalberto Fernández Arenaz y otros. «Tu Lengua 1». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Primero.
- «SGEL». Adalberto Fernández Arenaz y otros. «Tu Lengua 2». Lengua castellana. Ciclo Inicial. Segundo.

ANEXO II

Relación de libros del Ciclo Medio de Educación General Básica autorizados de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 710/1982, de 12 de febrero, y en el artículo 7.º de la Orden ministerial de 6 de mayo de 1982, que establece los Niveles Básicos de Referencia del Ciclo Medio. Se indica el nombre de la Editorial, autor, título, materia y curso

1. Guías didácticas del Profesor (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 1.º):

- «Luís Vives». Salvadora Martínez Santos y otros. «Creador y Padre 3, 4 y 5 EGB». Religión y Moral Católicas. Ciclo Medio. Tercero, cuarto y quinto.
- «Magisterio Español». Pedro de la Herrán y equipo. «Fe y Vida». Religión y Moral Católicas. Ciclo Medio. Tercero.
- «Magisterio Español». Pedro de la Herrán y equipo. «Fe y Vida». Religión y Moral Católicas. Ciclo Medio. Cuarto.
- «S. M.». Juan Ayuso Arroyo y otra. «Guía Didáctica Pitágoras 4.º». Matemáticas. Ciclo Medio. Cuarto.

2. Libros del alumno (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 2.º):

- «Everest». José Sarrión Cayuela. «Dios mi Amigo 5». Religión y Moral Católicas. Ciclo Medio. Quinto.
- «S. M.». Miguel Gallart. «Jesús, la Buena Noticia». Religión y Moral Católicas. Ciclo Medio. Quinto.
- «Teide». M. Fontdevila, J. M. Pérez, V. Pruñonosa. «Tejo. Matemática 4.º». Matemáticas. Ciclo Medio. Cuarto.
- «Teide». A. Parcerisas, P. Fortuny. «Tejo. Sociales 4.º». Ciencias Sociales. Ciclo Medio. Cuarto.

3. Biblioteca de Aula (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 3.º):

- «Casals». Asunción Lissón y otros. «Ratón Pérez». Lecturas: Lengua castellana. Ciclo Medio. Tercero.

ANEXO III

Relación de libros de la Segunda Etapa de Educación General Básica autorizados de acuerdo con los contenidos de las Orientaciones Pedagógicas para la Educación General Básica publicados por Orden ministerial de 6 de agosto de 1971, completados por el Área Social por los nuevos contenidos recogidos en las Ordenes ministeriales de 6 de octubre de 1978 y 18 de febrero de 1980 y para el idioma Inglés, por los nuevos contenidos publicados por Orden ministerial de 24 de octubre de 1977

1. Guías Didácticas del Profesor (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 1.º):

- «Anaya». Carmen Echevarría y otros. «Ready, Steady, Go!». Idioma moderno: Inglés. Séptimo.
- «Barcanova». David Barba. «Abaco». Matemáticas. Sexto.
- «Mangold». Departamento de Idiomas. Mangold. «Step In! 6.º». Idioma moderno: Inglés. Sexto.

2. Libros del alumno (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 2.º):

- «Anaya». C. Echevarría y otros. «Ready, Steady, Go!». Idioma moderno: Inglés. Séptimo.
- «Anaya». Equipo Almenar. «Espora». Ciencias de la Naturaleza. Sexto.
- «Mangold». Departamento Investigaciones Educativas de Mangold. «Inglés 7.º Step In! 7.º». Idioma moderno: Inglés. Séptimo.
- «Santillana». Departamento Investigaciones Educativas de Santillana. «Lenguaje 7.º». Lengua castellana. Séptimo.
- «Santillana». Departamento Investigaciones Educativas de Santillana. «Matemáticas 7.º». Matemáticas. Séptimo.

3. Biblioteca de Aula (Orden ministerial de 2 de diciembre de 1974, apartado 3.º):

- «Anaya». Departamento de Educación Anaya. «Antos». Lecturas: Lengua castellana. Séptimo.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

23605 RESOLUCION de 22 de julio de 1983, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO) y sus tripulantes técnicos.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), recibido en esta Dirección General con fecha 15 de julio de 1983, suscrito por la representación de la Empresa citada y la de su personal tripulantes técnicos, el día 1 de julio de 1983.

Se hace constar, para general conocimiento, que habiéndose observado una posible conculcación a la legalidad vigente, artículos 4-2 c) y 17 del Estatuto de los Trabajadores, en el Convenio Colectivo IV, Ingresos, Promoción y Progresión. Artículo 32, Preferencia para el ingreso, que establecen preferencias discriminatorias por circunstancias varias, se ha dispuesto su remisión a la Jurisdicción Laboral, a los efectos del artículo 90 5 del texto legal citado.

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, y en el 2 del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo, esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios Colectivos 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, 22 de julio de 1983.—El Director general, Francisco José García Zapata.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO) y sus tripulantes técnicos.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA AVIACION Y COMERCIO, S. A. (AVIACO), Y SUS TRIPULANTES TECNICOS

CAPITULO I

POSICIONES GENERALES

Artículo 1. AMBITO TERRITORIAL

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los Centros y dependencias de trabajo de la Compañía, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se regula en el artículo siguiente.

Artículo 2. AMBITO PERSONAL

El Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal vuela de plantilla en AVIACO (AVIACION Y COMERCIO, S.A.) con contrato por tiempo indefinido, encuadrados en los grupos de Pilotos y Oficiales Técnicos de Vuelo, en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

El personal que haya cesado o cese en el futuro en el servicio activo de vuelo (escala pasiva de vuelo) se regirá por lo expresamente regulado en el anexo 4.

Artículo 3. AMBITO TEMPORAL

El presente Convenio tendrá vigencia desde 1 de Enero de 1982 a 31 de Diciembre de 1983, excepto aquellos conceptos que tengan señalada expresamente otra fecha distinta al efecto.

El presente Convenio será prorrogable por la tónica, por períodos de 12 meses si, con una antelación mínima de dos meses a su vencimiento, se ha pedido oficialmente su revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

Artículo 4. COMPENSACION Y ABSORCION

Las mejoras económicas que se establezcan en este Convenio producirán compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pactado, se le viese ya otorgadas la Compañía. Análogamente servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

En todo caso, se respetarán las condiciones establecidas individualmente con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Convenio, de carácter "ad personam", si globalmente superan las condiciones de este Convenio.

Artículo 5. VINCULACION A LA TOTALIDAD

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Artículo 6. TRATO MAS FAVORABLE

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestare a soluciones dudosas se aplicará, en cada caso concreto, aquélla que sea más favorable a los tripulantes.

Artículo 7. REAFECTACION DE TRIPULANTES

Como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la Autoridad Aeronáutica, fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones técnicas, la Dirección, con respecto tan sólo a los Tripulantes Técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de análogo o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

Asimismo, la Compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo y garantizará los amolumentos alcanzados en sus niveles.

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación específica en este Artículo, se estudiará el procedimiento a seguir, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2.

Artículo 8. ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

Durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves cuya explotación implique actividades que suponga merma en los ingresos que el Convenio permita alcanzar con la actividad no incrementada, o actividad superior a la que los Tripulantes aceptan realizar, según Convenio éste podrá ser objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos Representaciones.

CAPITULO II

PRINCIPIOS INFORMADORES

Artículo 9. SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

Los Tripulantes, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta les confía 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.

Artículo 10. DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONCORDIMIENTOS

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

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

La Compañía mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos, licencias, pasaportes y visados, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados.

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

Artículo 11. REQUIMEN DE VIDA

Los Tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión y a cumplir órdenes que reciban de la Dirección, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Artículo 12. OTRAS OCUFACIONES

Los Tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional ajena a la Compañía, ni efectuar vuelos como Tripulantes fuera de ella, por cuenta ajena ni retribuido por cuenta propia, mientras estén al servicio activo de la Compañía, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente.

Asimismo los cargos de la Dirección de Operaciones serán desempeñados, preferentemente, por Tripulantes afectos a la misma.

Artículo 13. BANALIZACION

Los Tripulantes Técnicos de la Compañía podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones económicas y de trabajo que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Dirección y los representantes de los Tripulantes Técnicos según se determina en el Anexo 2, siempre que se presten tales servicios por toda la Tripulación Técnica.

Artículo 14. APLICACION DE NORMAS

Para que las operaciones de vuelo de AVIACO se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes y la Compañía se comprometen al cumplimiento de las normas contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y Avión y disposiciones complementarias.

Asimismo la Dirección de la Compañía es responsable de facilitar a los Tripulantes acceso a los Manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y Manual de Operación Auxiliar, así como las revisiones correspondientes a los mismos y que dichos Manuales figuren a bordo, está al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO III

DEFINICIONES, FUNCIONES Y CLASIFICACIONES

SECCION PRIMERA

DEFINICIONES

Artículo 15. TRIPULANTE

Persona a quien la Dirección de AVIACO puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Artículo 16. TRIPULANTE TECNICO

Tripulante en posesión de título, licencia, calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Artículo 17. TRIPULACION

Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares, nombrados expresamente por la Dirección de AVIACO para la realización de un servicio de vuelo.

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

Artículo 18. PILOTO

Tripulante Técnico en posesión del título y licencia que le acreditan como tal y que, según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá desempeñar las funciones de pilotaje que AVIACO le asigne.

A efectos exclusivamente internos de la Compañía, se considera al nivel profesional de Piloto equivalente al de Técnico de Grado Superior, si bien esta equivalencia no tendrá ninguna repercusión adicional en los aspectos económicos, sociales y normativos.

Artículo 19. OFICIAL TÉCNICO DE VUELO.

Es el Oficial Técnico que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal. Deberá desempeñar sus funciones específicas con arreglo a las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica. En tierra solamente compareará si el avión reúne las condiciones de aeronavegabilidad.

SECCION SEGUNDA**FUNCIONES****Artículo 20. COMANDANTE.**

Piloto en posesión de calificación o calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa expresamente la Dirección de AVIACO para ejercer el mando.

La Compañía se compromete a ofrecer el apoyo necesario al Comandante para el mejor cumplimiento por el mismo, de su misión de mando.

Artículo 21. VIZCAINO.

Piloto distinto al Comandante en posesión del título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que habiendo sido considerado apto por la Dirección de Operaciones, para desempeñar cualquier función de pilotaje (como copiloto) a bordo de sus aeronaves, colabora con el Comandante y le sustituye en el mando en el caso de ausencia o incapacidad de éste.

Artículo 22. OFICIAL TÉCNICO DE VUELO.

Tripulante Técnico en posesión del título que le acredita en no tal encuadrado en el grupo laboral correspondiente, facultado para actuar en las operaciones de la aeronave funciones esenciales distintas de las de pilotaje.

SECCION TERCERA**CLASIFICACIONES****Artículo 23. CLASIFICACION ECONOMICO-PROFESIONAL.**

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

Artículo 24. CLASIFICACION TECNICA.

Los Tripulantes Técnicos se clasifican, a estos efectos, en los grupos siguientes:

- Grupo 1a: Pilotos
- Grupo 2a: Oficiales Técnicos de Vuelo

Artículo 25. ESCALAFON TECNICO.

Al 31 de Octubre de cada año se confeccionará el escalafón técnico, en el que se encuadrarán los tripulantes técnicos dentro de cada grupo.

Los pilotos estarán relacionados en forma ordenada dentro de su grupo laboral bajo el epígrafe único de PILOTOS.

Esta ordenación vendrá dada de la siguiente forma:

- a) Se colocarán los primeros pilotos según el orden del escalafón técnico cerrado al 31.12.82.
 - b) A continuación se colocarán los segundos pilotos, según el citado escalafón.
 - c) A partir del 1 de Enero de 1983, cualquier ingreso de piloto en la Compañía, fuera cual fuera la causa o procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último piloto y en el último nivel, exceptuándose lo que regula el artículo 40.
- El orden de prelación será el que fija la Dirección de Operaciones en el momento de considerarlo aptos en función de las calificaciones obtenidas, siempre

que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba de acuerdo con el artículo 41.

Los Oficiales Técnicos estarán ordenados de acuerdo con su antigüedad técnica dentro de la Compañía.

En el escalafón constará el número de orden, fecha de nacimiento, de la última promoción alcanzada, flota en la que presta servicios, fecha de antigüedad en la función, antigüedad en la empresa, y cualquier otro dato técnico de interés.

El escalafón se publicará antes del 31 de Enero siguiente a su fecha, siendo el procedimiento de impugnación el establecido en el artículo 28.

Artículo 26.- ANTIGÜEDAD TECNICA.

Hasta el 31.12.82 la antigüedad técnica de los pilotos de la Compañía será la que tuvieron de acuerdo con su especialidad de primeros o segundos pilotos a la fecha citada.

A partir del 01.01.83, para los Pilotos de nuevo ingreso, que hayan sido considerados aptos por la Compañía Aviaco para desempeñar funciones de pilotaje, la antigüedad técnica se vendrá definida por la fecha y orden de prelación que fija la Dirección de Operaciones en el momento de considerarlo aptos, en función de las calificaciones obtenidas.

En caso de coincidencia de fecha, calificaciones, condiciones y edades, la prioridad quedará definida por la antigüedad administrativa y la edad, por esta orden.

No obstante lo anterior, en casos de excedencia voluntaria, el orden del escalafón técnico y la antigüedad técnica se regirán por lo dispuesto en el artículo 46.

Para Oficiales Técnicos de Vuelo se considerará antigüedad técnica la fecha en la que un Tripulante con contrato en vigor en la Compañía Aviaco realizó el primer vuelo solo de su especialidad (esto es, que no haya a bordo ningún Inspector o Instructor) en servicio de transportes públicos de esta Compañía.

Artículo 27.- CLASIFICACION ADMINISTRATIVA.

Los Tripulantes Técnicos, a efectos administrativos, se clasifican en los siguientes grupos:

- Grupo 1a: Pilotos
- Grupo 2a: Oficiales Técnicos de Vuelo.

Artículo 28. ESCALAFON ADMINISTRATIVO.

La Empresa confeccionará, al 31 de Diciembre de cada año, un escalafón administrativo en el que se encuadrará a los tripulantes de cada grupo de la forma siguiente:

1.- Pilotos

- a) Se colocarán los primeros pilotos según el orden del escalafón administrativo cerrado al 31.12.82.
- b) A continuación se colocarán los segundos pilotos en el orden que aparecen en el citado escalafón.
- c) A partir del 01.01.83 cualquier ingreso de pilotos en la Compañía se colocará a continuación de los escalafonados de acuerdo con los dos párrafos anteriores, y por orden de fecha de entrada en la Compañía.

2.- Oficiales Técnicos de Vuelo

- a) Se colocarán por el orden que aparece en el escalafón administrativo cerrado al 31.12.82.
- b) A partir del 01.01.83, cualquier ingreso de Oficiales Técnicos en la Compañía se colocará a continuación de los escalafonados de acuerdo con el párrafo anterior y por orden de fecha de entrada en la Compañía.

En caso de que la fecha de ingreso en la Compañía sea la misma, se colocará en primer lugar al de mayor edad.

Como mínimo deberán figurar en el escalafón, referidos a los dos y cada uno de los Tripulantes Técnicos, los siguientes datos:

- Número de orden
- Nombre y apellidos
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Empresa
- Grupo a que está adscrito.
- Fecha de nombramiento para dicho grupo
- Nivel económico alcanzado.
- Función de comandante o copiloto

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

Dentro de los tres primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal al escalafón cerrado al 31 de Diciembre del año anterior. Este tendrá un plazo de 30 días naturales a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la que habrá de resolverse en idéntico plazo. En caso de tener desahogada la reclamación podrá acudir en el plazo de cincuenta días naturales / computados desde el momento al de la publicación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción de trabajo. Cuando la Empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de cincuenta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de igual.

Artículo 29.- ANTIGÜEDAD ADMINISTRATIVA

Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de AVIACO y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

Artículo 30.- GRUPOS LABORALES

Se considera grupo cada una de las dos clasificaciones definidas en este capítulo, es decir, Pilotos y Oficiales Técnicos de Vuelo.

CAPÍTULO IV**INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION****Artículo 31.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO**

Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección de Operaciones que establecerá, en cada momento, pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo, a superar junto a las restantes normas a cumplir.

Cualquier ingreso de tripulantes técnicos en la Compañía, fuera cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último tripulante técnico y por el último nivel.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de tripulantes técnicos, la resolución de contrato, si la hubiera, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirá, en cada grupo laboral, en orden inverso a la antigüedad administrativa que como tripulantes técnicos tenga en la Compañía AVIACO. En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo laboral de la Compañía, tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en el grupo laboral de procedencia.

Artículo 32.- PREFERENCIA PARA EL INGRESO.

En igualdad de condiciones, tendrán preferencia para el ingreso además de las establecidas con carácter general por la legislación vigente:

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

Esta preferencia no será tenida en cuenta en el supuesto de que constara nota desfavorable respecto a la persona de que se trata.

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

Las preferencias especiales que en este artículo se desarrollan se decidirán por el orden que en el mismo se establece.

Artículo 33.- PROMOCION.

La promoción del personal de vuelo podrá darse por el cambio de nivel en los dos grupos laborales.

Artículo 34.- PROGRESION.

La progresión es el paso de un tipo de avión a otro.

La Dirección determinará las pruebas y condiciones requeridas para efectuar la progresión.

A.- Progresión de Pilotos en función de Comandantes y Oficiales Técnicos relacionados como tales en los escalafones técnicos respectivos:

Las plazas vacantes se comunicarán a los componentes de los grupos involucrados con no menos de treinta días de anticipación a la fecha de adjudicación de tales plazas.

La publicación de las plazas vacantes deberá incluir las condiciones requeridas para la adjudicación de las mismas. Estas condiciones deberán ser comunicadas a la Representación de los Tripulantes Técnicos por lo menos diez días antes de su publicación.

Los Tripulantes Técnicos que deseen optar a una de las plazas vacantes notificadas y no tengan acordado con la Compañía pacto que excluya la posibilidad de progresión, harán saber su decisión a la Empresa, comunicándolo por escrito antes de las 20 horas de la fecha en que finaliza el período de treinta días o por carta certificada, con acuse de recibo, depositada hasta cuarenta y ocho horas antes del fin de este plazo.

Finalizado el período de publicación, la Dirección de Operaciones adjudicará las plazas vacantes entre los tripulantes que, habiéndolas solicitado, reúnan las condiciones establecidas y por el orden de prioridad del escalafón técnico respectivo.

Cuando, por el número de plazas a cubrir en una determinada flota, se realice más de un curso de calificación de tipo, se resolverá también por el orden que se determina en el párrafo precedente.

Cuando las necesidades de la Compañía exigieran no poder seguir temporalmente el orden de prioridad establecido en el escalafón técnico, la Dirección pactará con la representación de los Tripulantes Técnicos la forma de realizarla.

El Tripulante poseedor, una vez completado su curso y habilitado definitivamente en la plaza adjudicada, recibirá la gratificación que corresponda a su nuevo puesto desde la fecha en que fue habilitado el Tripulante de orden prioritario inmediato inferior.

Asimismo mantendrá su preferencia para cualquier otro derambo derivado de la adscripción a flota que le hubiera correspondido de acuerdo con el escalafón técnico.

Cuando un Tripulante cambie voluntariamente de flota sin ser por necesidades de la Compañía, de acuerdo con el Anexo nº 14, deberá permanecer en la flota elegida un tiempo mínimo de tres años, a contar desde la fecha en que adquirió la nueva calificación de tipo.

Si un Tripulante Técnico no supera las pruebas correspondientes para su habilitación definitiva en la plaza adjudicada, volverá a ocupar la que estaba desempeñando con anterioridad.

En caso de cambio de flota, los Tripulantes Técnicos tendrán que permanecer en la nueva un mínimo de tres años antes de pasar a la situación de retiro.

B.- Progresión de pilotos en función de copilotos.

Estos Tripulantes Técnicos serán asignados a las flotas que la Dirección de la Compañía considere conveniente de acuerdo con las necesidades de la misma, pero respetando siempre que sea posible el orden del escalafón técnico. No les será de aplicación, por tanto, las normas establecidas en el apartado A) de este artículo.

En el supuesto de que el orden del escalafón técnico no fuera aplicado, la Dirección dará las explicaciones oportunas a la Representación de los Tripulantes Técnicos.

Artículo 35.- CAMBIO DE NIVEL.

La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Tripulante se cumplan las dos condiciones siguientes:

- Haber permanecido dos años en el nivel alcanzado para los siete iniciales, tres para los dos siguientes y cinco para los restantes.
- Haber superado satisfactoriamente, para lo que se darán, como mínimo, dos oportunidades, los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta como los periódicos de comprobación y calificación de aptitudes profesionales requeridas por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 36.- CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO.

Cuando a un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en el apartado a) del artículo 35, le quede diferida su promoción por no cumplir los exigidos en el apartado b) del mismo artículo, le quedará diferida aquella al doble de tiempo exigido para la promoción normal o hasta que, alternativamente, haya superado, durante dicho período, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

Artículo 37.- PERDIDAS DE CAPACIDAD

Cuando un piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer otras funciones a bordo de la cabina de mando, permanecerá en la plantilla de su grupo y en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que les correspondiesen en la nueva función que desempeñen y según las condiciones establecidas en este Convenio.

Artículo 38.- ACCESO A LAS PRUEBAS PARA PROMOCION A COMANDANTE.

El acceso de un piloto a las pruebas para su promoción a Comandante, se producirá por designación de la Dirección de Operaciones entre todos los que reúnan los requisitos determinados por aquella y según el orden establecido en el escalafón técnico.

Artículo 39.- CONSIDERACION A GRADO SUPERIOR

La Compañía, en uso de sus facultades y a propuesta de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior a los Pilotos y Oficiales Técnicos de Vuelo que considere oportuno, con los efectos económicos que correspondan.

Artículo 40.- OPCION A CAMBIO DE GRUPO DE TRIPULANTES TECNICOS

Los que reúnan los requisitos necesarios y superen los mínimos señalados por la Compañía al efecto tendrán opción a realizar los cursos para cambio de grupo que ésta organice a este fin.

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

Los Tripulantes Técnicos que así resulten promocionados quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en el nuevo grupo.

Todo tripulante técnico, a su ingreso en cada grupo, ocupará el último puesto de los escalafones administrativo y técnico respectivos, con el número de orden que le correspondiera y el primero de su llamamiento, según se establezca en el párrafo 2º del artículo 26.

Durante el período de prueba, el Tripulante Técnico permanecerá en su situación original, percibiendo, si hubiere lugar, los haberes que correspondan por el trabajo que realiza en concepto de trabajos de categoría superior; esta diferencia, en su caso, se consolidará al superar el período de prueba, dejando de percibirse en caso contrario.

El nivel de retribución del Tripulante Técnico que cambia de grupo será el correspondiente del nuevo grupo al que se incorpore cuyos emolumentos fijos sean equivalentes. En caso de no coincidir se tomará el más cercano por exceso. En todo caso se mantendrá la antigüedad acumulada para efectos de trienios.

La Compañía facilitará a los Tripulantes Técnicos que acrediten un nivel satisfactorio a juicio de ella el acceso a los cursos de Pilotos y Oficiales Técnicos en las escuelas oficiales reconocidas. Para ello se establecerá un sistema de becas de un 50 por 100 del importe de los cursos.

CAPÍTULO V

TRIPULANTES POR TIEMPO EN PLANTILLA

Artículo 41. PERÍODO DE PRUEBA

Los Tripulantes contratados por tiempo indefinido permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuere la forma de contratación. Durante dicho período la Compañía y el Tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Los Tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel del grupo laboral en que hayan ingresado.

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

Artículo 42. TRIPULANTES EN PLANTILLA

Los Tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

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

Artículo 43. TRIPULANTES EN ACTIVO

Son los Tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejerzan su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aun simultáneamente con su actividad de vuelo efectúan períodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentren en Comisiones de Servicio.

Artículo 44. COMISIÓN DE SERVICIO

Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los Tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

También se encuentran en esta situación aquellos Tripulantes que, por desempeñar cargos de representación o funciones sindicales, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 2, deban cumplir obligaciones inherentes a su cargo.

Artículo 45. LICENCIAS SIN LICENCIA

A) Licencia retribuida

La Compañía concederá licencia retribuida a los Tripulantes que lo soliciten siempre que medien las causas y por los plazos que siguen:

1. Tres días naturales, ampliables a cinco, por enfermedad grave, fallecimiento o anterior del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos, incluido el parentesco político) abuelos o nietos.
2. Dos días naturales, ampliables a cuatro, caso de clumbramiento de esposa.

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

4. Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda de hijo o hermanos, incluso hermanos políticos.

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

5. Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

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

7. Un día natural para el traslado del domicilio habitual.

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

B) Licencia no retribuida

Anualmente los Tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo, por un plazo que no exceda de 30 días laborales, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares, siempre que las necesidades del servicio lo permitan. Si se denega la concesión de esta licencia, la Compañía informará razonadamente a la representación de los Tripulantes Técnicos de las causas de su negativa.

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

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

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Artículo 46. EXCEDENCIA VOLUNTARIA

Los Tripulantes con un tiempo mínimo de un año en la Compañía podrán pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

No existirá, para la Compañía, obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se preste servicio y grupo laboral.

Asimismo, la Compañía denegará la solicitud de excedencia a todos aquellos Tripulantes que hubieran realizado un curso de calificación de tipo dentro de los dos años anteriores al curso fuera voluntario, o dentro del año anterior si fuera forzoso, empezando a contar dicho plazo desde el día de comienzo del curso.

Dentro de las condiciones anteriores, la petición de excedencia se despachará favorablemente, en el plazo de tres meses a partir de su presentación.

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

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

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

La reincorporación del Tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia y, si esta flota no existe, pasará a la análoga a la de su procedencia.

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

El Tripulante que haya disfrutado de excedencia no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos dos años desde su reincorporación, salvo que no exista otra petición en su flota o grupo.

Artículo 47. EXCEDENCIA ESPECIAL

1. Dará lugar a la situación de excedencia especial del personal fijo cualquiera de las causas siguientes:
- Nombramiento por Decreto o elección para cargo político, sindical o de carácter público, cuando su ejercicio sea incompatible con la prestación de servicios en la Compañía.
- La misma consideración tendrá la proclamación como candidato oficial a una elección por el tiempo legalmente establecido para la campaña.
- Prestación del servicio militar por el tiempo mínimo obligatorio de duración de éste.
2. Al Tripulante en situación de excedencia especial se le reservará su puesto de trabajo y se le computará, a los efectos de antigüedad, todo el tiempo de duración de ésta; y no tendrá derecho durante tal período al percibo de retribución, salvo en el supuesto del punto b) del apartado 1.
3. La reincorporación de los excedentes especiales a su puesto de trabajo deberá tener lugar en el plazo de treinta días, como máximo, desde que desaparecieron las causas que motivaron el paso a dicha situación, salvo cuando ésta fuera la establecida en el párrafo a) del apartado anterior, en que el plazo será de dos meses.

Los excedentes especiales que al cesar en tal situación no se reintegrasen a su puesto de trabajo en los plazos establecidos causarán baja definitiva en la Compañía.

4. La Compañía podrá cubrir las plazas del personal en situación de excedencia especial con interinos, los que cesarán al reintegrarse aquéllos.
5. Con la periodicidad que determina con carácter general la Dirección de Operaciones, los Tripulantes en situación de excedencia especial deberán someterse a los reentrenamientos que aquélla determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Artículo 48. SERVICIOS MILITARES O DE SUPERIOR INTERÉS NACIONAL

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

Lo que asimismo, será de aplicación a los Tripulantes que por causa de un interés superior nacional sean requeridos necesariamente para la prestación de servicios análogos, en aras del superior interés nacional del País.

Artículo 49. BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considera en esta situación al Tripulante Técnico 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 señalados.

A efectos de promoción, se considerará que permanecen en activo los Tripulantes Técnicos durante el tiempo que dura su baja.

Artículo 50. SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD

Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisoriamente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

En el supuesto de que los expedientes antes citados fueran sobreseídos, a los Tripulantes afectados por los mismos, se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media de la flota.

Artículo 51. PREVISO EN LAS BAJAS

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Tripulantes Técnicos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las bajas en la Compañía deberán notificarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas.

CAPÍTULO VIRÉGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSOSECCION PRIMERADEFINICIONESArtículo 52. BASE

Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo o bien en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Artículo 53. BASE PRINCIPAL

Es aquélla que figura fijada en el contrato de trabajo del Tripulante para su residencia habitual o, en su defecto, el domicilio social de la Compañía.

Artículo 54. DESTACAMENTO

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días y hasta siete meses.

Artículo 55. RESIDENCIA

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a siete meses y hasta dos años.

Artículo 56. DESTINO

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

La situación de destino forzoso solamente tendrá lugar cuando la flota correspondiente no opera en el lugar de residencia habitual del Tripulante, y su duración máxima será de tres años.

Cuando el destino sea voluntario y por tiempo determinado, el Tripulante permanecerá en él hasta completar su duración.

Si es voluntario y por plazo indeterminado, el Tripulante tendrá derecho a ser relevado a los tres años de estar en esta situación, si existe otro Tripulante más moderno del mismo grupo y, en su caso, especialidad.

Artículo 57. TIEMPO A DISPOSICIÓN DE LA COMPAÑÍA

Todo el tiempo que transcurra durante la realización de un servicio o serie de servicios, contando desde que el Tripulante hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base hasta su regreso a dicho aeropuerto, más 30 minutos.

Durante el Ejercicio 81/82 la Compañía facilitará a la representación de los Tripulantes, un resumen del tiempo que éstos han permanecido a disposición de la misma durante el Ejercicio 80/81.

Artículo 58. ACTIVIDAD AEREA

El tiempo computado desde la presentación del Tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un período de descanso, para ejecutar un servicio o serie de ellos, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado aquél. Esta actividad se computará inicialmente a partir de las programaciones de servicio.

Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada 30 minutos después de haber sido notificada al Tripulante la cancelación.

En aquellos casos en los que el trámite de aduana, inmigración u otras causas de demora, no imputables a la tripulación, originen una permanencia en el aeropuerto superior a los treinta minutos a que se alude en el párrafo primero, el período de descanso que sigue comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

Artículo 59. ACTIVIDAD AEREA DIURNA

La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas locales del lugar en que se inicia la actividad.

Artículo 60. ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

Comprendida entre las veintiuna y las ocho horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Artículo 61. TIEMPO DE VUELO

Es transcurrido desde el momento en que una aeronave se pone en movimiento por su propia fuerza motriz y/o con ayuda de medios externos para emprender el vuelo hasta que, realizado el aterrizaje, queda aquélla inmovilizada y son parados sus motores.

Artículo 62. TIEMPO DE VUELO STANDARD

Es el tiempo teórico que deberá resultar de efectuar la operación ajustada estrictamente al perfil de vuelo.

PERFIL DE VUELO: Es la trayectoria hipotética que resulta de efectuar la operación ajustada a los recorridos normalizados de salida de ruta recomendada, el recorrido normalizado de entrada y el procedimiento de aproximación por instrumentos, todo sin exceder las velocidades que para cada fase de vuelo impone el Manual de Operaciones, las normas de la Empresa y la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 63. LUGAR DE DESCANSO

El alojamiento que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes o el domicilio de los mismos.

Artículo 64. TIEMPO DE DESCANSO

Se entiende por tiempo de descanso el asignado a un Tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad aérea.

Artículo 65. DESCANSO PARCIAL EN VUELO

El tiempo en el que un Tripulante, por estar la tripulación reducida, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de lugar adecuado para el descanso en posición horizontal o en la butaca del avión, aislado de la cabina de pilotos y de la de pasajeros. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Artículo 66. DESCANSO PARCIAL EN TIERRA

Tiempo en el que un Tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

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

Los descansos parciales permitirán incrementar la actividad en un 50% del tiempo de su duración, sin que aquella pueda exceder, en ningún caso, de dieciocho horas.

Los descansos parciales se consideran de actividad aérea.

Artículo 67. LÍMITE DE ACTIVIDAD AEREA NORMAL

Se considera límite normal de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Artículo 68. MÍNIMO DE ACTIVIDAD AEREA

Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite normal de actividad aérea con aquél del que puede disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes que citan los artículos 66 y 66 del presente Convenio no será programable.

El número máximo de horas de actividad aérea normal, a efectos de programación, será de 190 horas.

Artículo 69. SERVICIO DE VUELO

El programado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un período de descanso.

Artículo 70. SERIE DE SERVICIOS

Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en base.

Artículo 71. ETAPA

El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

Artículo 72. TRIPULACION TECNICA MINIMA

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión, de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 73. TRIPULACION TECNICA OPERATIVA

Es la definida por el Manual del avión para cada caso.

Artículo 74. TRIPULACION TECNICA REFORZADA

La que comprende Tripulantes adicionales, poseedores de licencia que les permite ocupar puestos de trabajo en el avión, con el objeto de facilitar a los miembros de la tripulación un descanso parcial en vuelo.

Los Tripulantes Técnicos adicionales, cuando exista lugar adecuado para descansar en posición horizontal, serán en DC-8, un Comandante y un Oficial Tec. Vuelo en DC-9 y 7-27, un Comandante.

Cuando el descanso tenga lugar en la butaca del avión, la Tripulación Técnica adicional deberá ser completa.

Artículo 75. TRIPULANTE TECNICO EN SITUACION

Tripulante Técnico que, por necesidades de programación, deba desplazarse por cualquier medio a un aeropuerto correspondiente a ciudad distinta de aquella en que se encuentra el Tripulante o desde éste, para empezar o terminar las obligaciones asignadas por la Empresa.

Artículo 76. VUELOS DE SITUACION, POSICION Y FERRY

Se consideran vuelos de situación los realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo.

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

Se consideran vuelos ferry, aquellos que, sin pasaje o carga de pago, realizan los aviones comerciales.

Artículo 77. ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía. Estas serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entretamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades de representación sindical o empresarial.

Artículo 78. SERVICIO DE IMAGINARIA

Es el asignado a un Tripulante para que permanezca a la inmediata disposición de la Compañía para emprender cualquier servicio o serie de servicios que se le asigne, salvo vuelo de instrucción.

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

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

El servicio de imaginaria asignado a continuación de un día libre comenzará a las 07,00 h.L.T. Si se realiza en instalaciones adecuadas en un aeropuerto, a esa hora deberá presentarse el Tripulante en ellas. En los demás casos, dicha hora será la primera en que se pueda tomar contacto con el Tripulante para la asignación del servicio o serie de ellos a realizar.

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

Cuando a un Tripulante en imaginaria se le asigne un servicio de vuelo cuya actividad sea inferior a los límites establecidos en este convenio, continuará en dicha situación hasta que alcance los límites establecidos.

En general se programarán como mínimo una imaginaria por día, flota y base, salvo en el caso que dicha programación suponga variación del número de tripulantes en dicha base.

Artículo 79. SERVICIO DE RETEN

Tripulante en disposición de pasar a prestar un servicio con un preaviso de 4 horas. A efectos de límite de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad aérea.

Artículo 80. INCIDENCIAS

Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Se les podrán nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se les podrán nombrar servicios de imaginaria y Retén.

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

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

Los Tripulantes en situación de incidencias, deberán establecer contacto con C.C.M. entre las 08,00 y 10,00 y las 20,00 y 22,00 (horas locales) con objeto de enterarse del posible servicio asignado. En la llamada de la mañana se le podrá asignar servicio con presentación a partir de las 11,00 horas locales o imaginaria a partir de las 00,00 horas del día siguiente. Si no se le asignase servicio alguno, queda relevado de toda obligación hasta el período llamado vespertino. En la llamada de la tarde

se le podrá asignar servicio de vuelo con presentación a partir de las 06,00 horas locales.

Durante el mes de incidencias no se programarán los días libres correspondientes. Aunque se disfrutarán en su totalidad, comunicándose como mínimo en el chequeo de la mañana precedente. En dicho chequeo se comunicarán también los grupos de días fijos libres.

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

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

La Compañía establecerá mensualmente un mínimo de Tripulantes en incidencias del 10% de las tripulaciones programadas para operar las horas de vuelo de las flotas, conforme a las necesidades de las mismas, salvo en el supuesto que, de acuerdo con la representación de los Tripulantes, se considere que tal mínimo no es necesario.

Cuando un Tripulante por causas ajenas a su voluntad se incorpore a su flota en el transcurso del mes, pero ya confeccionada la programación, le será nombrado servicio de incidencias durante el resto del mes.

Artículo 81. DÍA FRANCO DE SERVICIO

Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo.

Este deberá serle asignado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación, sin que le sea considerado día libre a ningún efecto.

Para conocer, en su caso, el nombramiento de servicio el Tripulante tiene la obligación de establecer contacto con la Compañía entre las 22,00 y las 24,00 horas de la víspera del día franco de servicio.

No obstante, si la oficina de programación comienza el servicio antes de las 22,00 horas, lo comunicará al Tripulante con la mayor antelación posible.

Artículo 82. DÍA LIBRE

Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante sin que deba ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

Luego del disfrute de un día libre o serie ininterrumpida de éstos, y para preservar su realidad, el Tripulante no ha de presentarse al servicio subsiguiente antes de las 07,00 horas (C.T.) del día posterior al libre.

Artículo 83. VACACIONES

Los Tripulantes gozarán de treinta días de vacaciones o los que les correspondan, según la tabla de incrementos que más adelante se establece.

En cada uno de los meses de Julio y Agosto, si hubiera voluntarios, gozarán de vacaciones el 5% de los Tripulantes de cada flota o al menos una tripulación por mes. En función de los años de servicio efectivos en la Compañía los Tripulantes tendrán derecho a los siguientes incrementos de vacaciones:

Más de 5 años y hasta 10	3 días
Más de 10 años y hasta 15	6 días
Más de 15 años y hasta 20	9 días
Más de 20 años y hasta 25	12 días
Más de 25 años	15 días

Las vacaciones se disfrutarán en un sólo periodo o en dos, ninguno de ellos inferior a quince días, a salvo lo dispuesto específicamente en el artículo 89.

SECCIÓN SEGUNDA

LIMITACIONES Y REGULACIONES

Artículo 84. LIMITACIONES

Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta Sección.

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

La representación de los Tripulantes Técnicos participará en la planificación de los servicios de vuelo. Dentro del entramado de las necesidades operacionales, los servicios de vuelo, número de

etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo a disposición de la Compañía, días libres, días festivos y todo cuanto pueda ser motivo de diferencia, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes de un mismo grupo, función y flota. En la planificación de servicios se procurará conceder a los Tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

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

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

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

Cuando un Tripulante se chequee para realizar un servicio, se entiende, salvo que lo haya saber en contra, que lo acepta realizar en la forma que está programado y le es notificado en ese momento.

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

Artículo 85. LÍMITE DE ACTIVIDAD AEREA

Vuelos de hasta cinco etapas	14 horas
Vuelos de más de cinco etapas	12 horas, 30 minutos
Vuelos con tripulación reforzada	18 horas

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar dichas actividades hasta el máximo establecido por la Autoridad Aéronáutica cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etc.).

Cuando un Tripulante esté en servicio a partir de las 02,00 o éste se inicie entre las 12,00 y las 06,00 hora local, el límite de actividad será de doce horas.

Artículo 86. LÍMITE MÁXIMO DE HORAS DE VUELO

Los límites máximos de horas de vuelo, contados "bajo a cielo" (10 minutos de rodaje por etapa), son los siguientes:

Del 1 de Enero al 31 de Diciembre de 1983

Límite mensual	85 horas
Límite trimestral	240 horas
Límite anual	815 horas

Del 1 de Enero al 31 de Diciembre de 1984

Límite mensual	80 horas
Límite trimestral	225 horas
Límite anual	800 horas

En los meses de Julio, Agosto, Septiembre y Octubre, el límite máximo se puede alcanzar sin que repercuta en la limitación trimestral, entendiéndose por tal tres meses consecutivos cualesquiera.

Artículo 87. LÍMITE DE SERIES DE SERVICIOS

A efectos de programación, será de cinco días.

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

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

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

Artículo 88. LÍMITE DE ETAPAS

El máximo de etapas que se podrán programar en un periodo de veinticuatro horas será de seis.

A partir de las 02,00 hora local, no se podrá programar 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 los Tripulantes Técnicos conjuntamente con la de la Compañía estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en 24 horas para proponer soluciones concretas a cada uno de los que se presenten.

Artículo 89. DIAS LIBRES

Los días libres y las vacaciones, atendiendo al perfil de actividad de la Compañía, se disfrutarán como se especifica a continuación:

1. Cuatro meses de al menos 10 días libres. Estos meses serán los de Julio, Agosto, Septiembre y Octubre, cinco de tales días fijos, en grupos de 3 y 2.
2. Cuatro meses de al menos 11 días libres, cinco de ellos fijos a grupos de 3 y 2.
3. Dos meses de 16 días libres, de los que al menos 14 serán consecutivos, computando cada mes, por estos 14 días, 30 horas de vuelo, a las que se añadirán las realizadas por el Tripulante durante los demás días del mes para su cómputo conjunto.
4. Dos meses de 20 días libres, de los que 18 serán consecutivos, computando cada mes, por estos 18 días, 36 horas de vuelo, a las que se sumarán las efectuadas por el Tripulante en los restantes días del mes para su cómputo conjunto y garantizando, en todo caso, un mínimo de sesenta y cinco horas incluido el complemento por horas devengadas de 31 a 65 horas.

Las 36 horas garantizadas en el párrafo anterior no se deducirá del total de actividad aérea al hacer el cómputo del mes correspondiente.

Estos dos meses con 20 días libres incluyen el mes natural de vacaciones, fraccionado en dos periodos de 15 días, a los que se añaden 5 cada mes, debido al concepto de agrupamiento que se contempla en el presente Convenio.

5. En el caso de que un Tripulante desee disfrutar de un período de vacaciones de 30 días, tendrá derecho a ello, previa solicitud al jefe de su Flota dentro del plazo establecido. Dichos 30 días devengarán 70 horas de vuelo, según se dispone en el artículo 120.

En este caso, en lugar de cuatro, corresponderán al Tripulante cinco meses de 11 días libres.

6. Cuando, por su antigüedad, un Tripulante tenga derecho a más de 30 días de vacaciones, los días adicionales se programarán de la siguiente forma:

Cuando el Tripulante disfrute los 30 días seguidos, la mitad de los días adicionales se le programarán el mes anterior y la otra mitad en el mes siguiente. Cuando el Tripulante los disfrute en dos periodos de 15 días, se le programarán en cada uno de estos periodos la mitad de los días adicionales y en el mes anterior o posterior, según sea la primera o segunda quincena.

En los meses que se disfruten los días extras de vacaciones por antigüedad, se tratará de programar al Tripulante correspondiente con el mismo criterio que al personal que no haya disfrutado vacaciones.

Cada día en exceso sobre los 30 devengará la parte alícuota correspondiente sobre 70 horas, a percibir en el mes en que se disfrutaron las vacaciones.

7. La suma de días libres y vacaciones upondrá un total de 156 días al año como mínimo, salvo en los casos en que se vean aumentados por la tabla establecida en el artículo 2.

Respecto de los días libres se establece:

- a) Los cinco señalados como fijos no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- b) Todo día en que un Tripulante debe pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento se considerará de servicio. Si con motivo del reconocimiento médico en el C.T.M.A. fuera necesario un vuelo de situación el día anterior, dicho día se recibirá considerando libre, a pesar de realizar el citado vuelo.
- c) Durante los programas de los cursos teóricos, deberán respetarse cinco libres los sábados a partir del mediodía y domingos, si es impartido por la Compañía. Si se realiza fuera del ámbito de la Compañía, se dará un día libre por semana.
- d) Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencias deberá disfrutar, durante el mes, la totalidad de los días naturales libres que le correspondan.
- e) Los Tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino, deberán disponer de dos, seis u ocho días libres, respectivamente, además de los que les correspondan, para organizar su traslado. Al reincorporarse a su residencia habitual dispondrá de la mitad del número de días asignados para la incorporación.
- f) Los Tripulantes que hayan de efectuar un destacamento forzoso (un mes) además de los que le correspondan, dispondrán de un día libre más que utilizarán para incorporarse o regresar del mismo, a su elección.
- g) Cuando un Tripulante pierda, durante la ejecución de su programación, alguno de los días libres que le corresponden y no se puedan recuperar durante el mes, podrá agregarlos a sus períodos de vacaciones o, de acuerdo con la flota, en el mes que lo solicite hasta completar 156 días/año.

Artículo 90. PREAVISOS

Las programaciones mensuales deberán ser conocidas el día 25 del mes anterior.

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

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

Artículo 91. AVISOS DE SERVICIO EN DIA DE SERVICIO

a) En base

Los avisos de cambio de servicio, serie de servicios o notificaciones de nuevo servicio deberán hacerse antes de las 22,00 horas (hora local) del día anterior al comienzo del mismo y, como mínimo, diez horas antes de la iniciación de éstos, a efectos de que el Tripulante descanse debidamente.

Estos avisos no se darán durante los periodos comprendidos entre las 22,00 y las 08,00 (horas locales).

b) Fuera de base

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

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

Artículo 92. PERIODO DE DESCANSO

1. DESCANSO MINIMO

El tiempo de descanso mínimo será de 11 horas, computándose desde media hora después de caídas hasta la hora de presentación para realizar otro servicio.

2. DESCANSO BASICO

Período igual a la actividad precedente y nunca inferior al descanso mínimo.

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

3. El período de descanso reducido por decisión del Comandante (56-b) reducirá en la ampliación del período de descanso tras finalizar la serie de servicios en cinco veces el tiempo reducido, a no ser que el período de descanso en la base sea de 48 horas o superior.

El tiempo restituido será contado por horas enteras y no podrá superar las 10 horas. El Tripulante es libre de renunciar a la restitución en razón de no dificultar la realización de sus servicios programados.

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

a) El período básico de descanso si el servicio se ha iniciado entre las 08,00 y las 16 horas locales y el mismo período incrementado en el 50% en los demás casos.

b) Si el período de descanso disfrutado es mínimo, sólo se podrá programar a continuación un servicio de igual duración (11 horas), a cuyo final se disfrutará un descanso de 24 horas.

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

5. Cuando en la realización de un sólo servicio se han cruzado husos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar de partida y el de descanso a los efectos de lo establecido en el párrafo 4.

6. Periodos de descanso en la base:

a) Después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 59, el período de descanso en la base será de un día natural.

b) En los aviones que efectúan vuelos cruzando cuatro o más husos horarios, tras el regreso a la base el período de descanso será de 36 horas.

Este período de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las 23,00 y las 07,00 horas locales. Este será ampliado a 48 horas si en el servicio precedente se han cruzado seis o más husos horarios. Si se

han cruzado más de ocho husos horarios, el período de descanso deberá incluir tres noches.

Artículo 93. FACULTADES DEL COMANDANTE

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

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

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde que lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida o si ha de ser reducido. Esta reducción no será superior a 2 horas. En cualquier caso, el período mínimo de 11 horas no será requerido.

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

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

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

Artículo 94. INCREMENTO DE ACTIVIDAD EN DIA DE SERVICIO

La Compañía podrá incrementar, hasta el límite de la actividad aérea normal previsto en el artículo 68, la actividad de un Tripulante después del servicio programado, siempre y cuando el regreso se al mismo punto del programa. En los casos en que la tripulación lleve a bordo su equipaje no será necesario el retorno a punto programado.

CAPITULO VII

RETRIBUCIONES

Artículo 95. CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

Los Tripulantes Técnicos de la Compañía estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas:

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

b) Retribuciones variables:

1. Prima por razón de viaje
2. Plus de nocturnidad
3. Prima por actividad aérea

c) Otras percepciones económicas:

1. Dietas
2. Gastos de bolsillo
3. Dietas de destacamento, residencia o destino

d) Protección a la familia

Artículo 96. SUELDO BASE

Los sueldos bases de cada grupo son los expresados en el Anexo 3, tablas A y B.

Artículo 97. PREMIOS DE ANTIGÜEDAD

El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio por antigüedad, un 7,5% del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio en la Compañía.

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

Artículo 98. PRIMA POR RAZÓN DE VIAJE GARANTIZADA

Los Tripulantes percibirán, en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el Anexo 3, tablas A y B, según su grupo y nivel. Estas tablas están calculadas sobre la hora de 65 horas al precio del primer bloque.

El conjunto de horas de vuelo para determinar la prima por razón de viaje se hará de acuerdo con los tiempos de vuelo standard y las garantías establecidas.

En caso de que el tiempo de vuelo realizado en un tramo exceda de 15 minutos del tiempo de vuelo standard, se computará para ese tramo el tiempo real efectuado.

Artículo 99. GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS

Los Tripulantes percibirán, los días 17 de Julio y 23 de Diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada.

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

Artículo 100. GRATIFICACION POR CIERRE DE EJERCICIO

En concepto de participación en beneficios se concederá una gratificación por cierre de ejercicio, consistente en el importe correspondiente al sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, o parte proporcional en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva en el mes de Abril.

Artículo 101. PLUS DE NOCTURNIDAD

En concepto de plus de nocturnidad, se abonará un 15% de incremento sobre el tiempo de vuelo standard, de acuerdo con lo establecido en el artículo 60 del presente Convenio.

Artículo 102. PRIMA POR ACTIVIDAD AEREA

La diferencia entre el total de actividad aérea y el total de horas de vuelo retribuidas será abonada a los valores establecidos en el Anexo 3, tablas A y B.

Artículo 103. DIETA

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

La cuantía de la dieta está calculada para cubrir básicamente los conceptos de comida, cena y alojamiento, en su caso.

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.

Artículo 104. CLASES DE DIETA

Las dietas se dividen en nacionales, extranjeras y de contacto, según que los gastos a cubrir se realicen en territorio nacional o extranjero.

Artículo 105. ACTUALIZACION DE DIETAS

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

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

Artículo 106. COMPUTO DE DIETAS

Se devengará media dieta de contacto cuando la actividad abarque períodos de tiempo comprendidos entre las 13,00 y las 15,00 o entre las 21,00 y 23,00 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.

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

Las dietas aplicables a partir de 1 de Enero de 1983 serán las que figuran en el Anexo 4.

Artículo 107. GASTOS DE BOLSILLO

Sin quedar englobados en la dieta y para atender gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales y cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, por cada fecha en que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el Anexo 4, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

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

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

Artículo 108. ANTICIPO DE DIETAS

La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes. El anticipo de dieta extranjera se proporcionará en la moneda del país de que se trate si la Compañía dispone de ellas y, en caso contrario, en dólares USA.

Artículo 109. DIETA POR DESTACAMIENTO

Los Tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el Anexo 4.

Artículo 110. DIETA POR RESIDENCIA

La dieta por residencia será igual al 85% de la que correspondería por destacamento.

Artículo 111. DIETA POR DESTINO

La dieta de destino será igual al 60% de la que correspondería por destacamento.

Artículo 112. ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMIENTO, RESIDENCIA O DESTINO

Cuando en las situaciones de Destacamento, Residencia o Destino, no se llegaran a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Tripulante recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

Artículo 113. PROTECCION A LA FAMILIA

Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Artículo 114. TITULOS

La Compañía establecerá los títulos cuya posesión por parte de los Tripulantes dará lugar, en el momento de su reconocimiento, a la percepción, por una sola vez, de la cantidad que se fije.

Estrictamente "ad personam" se seguirá devengando las cantidades que correspondería percibir el día de la aprobación de este Acuerdo, sin incremento posterior alguno, al personal con título actualmente reconocido.

Artículo 115. INCIDENCIAS, IMAGINARIAS, RETENES, CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO

1. INCIDENCIAS

A efectos económicos, las incidencias devengarán la media de las horas de vuelo devengadas y de actividad de la flota en el mes correspondiente y en cada función y grupo, o lo que realmente devengase el Tripulante si fuera superior a la media citada.

Para calcular esta media se dividirán las horas de vuelo y actividad devengadas en la flota, excluidas las horas por vacaciones, agrupamientos por días libres y las realizadas por los Tripulantes en incidencias, entre los Tripulantes que operen todo el mes en la misma, con exclusión de los enfermos más de 15 días, tripulaciones en incidencias y la parte proporcional del Tripulante en vacaciones o en agrupamientos.

2. IMAGINARIA

A efectos económicos, la situación de Imaginaria devengará 5 horas de vuelo por día permanecido en esta situación, a menos que se realicen vuelos de duración superior, en cuyo caso, se tomará el valor más alto. En cualquier caso, la actividad aérea realizada se computará como tal.

Cuando un Tripulante tenga programado un servicio de Imaginaria y éste se le cambie por un servicio de vuelo que dure que menos de 5 horas, cobrará lo correspondiente a la situación de Imaginaria.

3. RETEN

El servicio de retén se computará, a efectos económicos, al 50% de lo establecido para la Imaginaria.

4. CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO

A efectos económicos, los Tripulantes en estas situaciones percibirán los conceptos que les corresponden de los enumerados en el artículo 98 de este Convenio o la parte alícuota correspondiente por el número de días permanecidos en esta situación.

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

Se considerarán excluidos de estos beneficios, los Tripulantes de nuevo ingreso, durante los cursos iniciales de capacitación. Hasta tanto sean destinados a flota por la Dirección de Operaciones, sus devengos se limitarán a los establecidos en el artículo 98 correspondiente a su nivel.

A efectos de dietas, si los horarios están comprendidos entre las 13,00 y las 15,00 horas o de 21,00 a 23,00 horas se percibirá la correspondiente dieta por comida o cena, siempre y cuando el curso se realice fuera de las oficinas de la Compañía.

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

Artículo 116. LICENCIA RETRIBUIDA

El Tripulante en situación de licencia retribuida percibirá la prima de vuelo, equivalente a 65 horas mensuales al precio del primer bloque, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Artículo 117. VACACIONES

Durante las vacaciones reglamentarias, el Tripulante percibirá, además del sueldo base y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada, el importe del complemento hora devengada de 15 horas más 5 horas del segundo bloque, según su grupo y nivel.

Si estas vacaciones son superiores a 30 días se aplicará la parte alícuota que corresponda.

Artículo 118. TRASLADOS EN SITUACION, REGRESO Y VUELOS DE PRUEBA

En los traslados en situación para iniciar un servicio o regresar a base, el Tripulante devengará el 50% del tiempo invertido en el traslado como horas de vuelo y el 100% de la actividad aérea.

Las horas realizadas en estos desplazamientos no afectarán a las limitaciones establecidas en el artículo 89 del presente Convenio.

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

Independientemente de lo establecido en el párrafo anterior:

- Cuando se esté en actividad aérea entre las 00,00 y las 06,00 horas y la misma dure 6 horas o más, el descanso se efectuará en el lugar donde termina dicha actividad.
- No pasará nunca de 18 horas el tiempo comprendido entre la iniciación del servicio y 30 minutos después de la llegada a base.

En los vuelos de prueba se incrementará en un 75% la prima correspondiente.

En los vuelos de situación se utilizarán billetes de servicio con plaza reservada, en primera clase, si la hubiere.

Artículo 119. ALOJAMIENTO

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

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

En la selección participará la representación de los Tripulantes Técnicos, que dará su visto bueno. El hotel seleccionado ha de

ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Los Tripulantes serán alojados individualmente en habitaciones con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

Artículo 120. ALOJAMIENTO EN LOS VIAJES NO PROGRAMADOS

Las Delegaciones o Control de Vuelos harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes alojamientos individuales.

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

Con independencia de lo dispuesto en este artículo y en el 127, para vuelos a un destino en el que no se tenga con anterioridad contratado ningún hotel, el Comandante, antes de iniciar el vuelo, debe conocer y disponer de la reserva correspondiente al alojamiento de la tripulación en el lugar donde efectuará el descanso o pernocta.

Artículo 121. COMIDAS DE TRIPULACIONES

Las comidas de los Tripulantes se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. En los vuelos nacionales (excepto vuelos de y a Canarias) las comidas de las tripulaciones se realizarán en el restaurante del aeropuerto, en un tiempo no inferior a una hora (1 h., 15 m. de escala).
2. Las comidas en los vuelos internacionales de duración inferior a 1h., 30 m. se regirán por lo establecido en el párrafo anterior.
3. Las comidas en los vuelos no incluidos en los párrafos anteriores podrán efectuarse a bordo.
4. En los vuelos de carga se realizarán con un Auxiliar de Vuelo.
5. Con independencia de lo anterior, la representación de los Tripulantes Técnicos estudiará los problemas relativos a este tema con vistas a mejorar y perfeccionar el sistema.
6. En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará la representación de los Tripulantes Técnicos, que dará su visto bueno.

CAPITULO VIII

FORMACIÓN PROFESIONAL Y ATENCIONES SOCIALES

Artículo 122.-

Informadas por el principio de solidaridad, las Obras Sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyen a remediar necesidades según se reglamenta, como al establecimiento de medios que tienden al mayor bienestar de los Tripulantes Técnicos (obras culturales, becas o ayudas a estudios, etc.)

En el orden profesional, los hijos y hermanos de los Tripulantes Técnicos que reúnan los requisitos legales para ello, tendrán derecho a ocupar plaza de Flight Student en la Compañía, si así lo solicitan y en la flota que juzgue más oportuna la Dirección de Operaciones.

La Compañía facilitará en estos casos el alojamiento y abonará una dieta en la misma cuantía establecida en este Convenio para los Tripulantes Técnicos.

Artículo 123.-

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

Artículo 124.-

La cotización al Fondo Solidario Interno de Tripulantes Técnicos será la fijada en el Anexo 5 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Dirección de la Compañía y la representación de los Tripulantes Técnicos.

Artículo 125.-

La gestión de las Obras Sociales se hará conjuntamente por la Empresa y la representación de los Tripulantes Técnicos que se define en el Anexo 2.

Artículo 126.-

Una vez determinadas las necesidades de formación de la Compañía, ésta asumirá el costo adicional de la formación individualizada

del Tripulante en aspectos distintos al pilotaje, no siendo de aplicación, en este caso, el régimen retributivo al que hace referencia el artículo 115, garantizándose los empujones fijos o lo valorado, si esto fuera superior.

Artículo 127. VESTUARIO.

Las normas sobre el mismo se determinan conforme al Acuerdo entre la Empresa y los Tripulantes Técnicos que figura como Anexo 6.

Cuando se desee introducir alguna modificación respecto de la hechura, color y demás características de los uniformes, la Compañía lo propondrá al Comité de Tripulantes Técnicos para efectuarlo de mutuo Acuerdo.

CAPITULO IX

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO

Artículo 128.-

- a) La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por resolución de 10 de Marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el Anexo 7.
- b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento vigente en cada momento.
- c) Las partes se comprometen a cotizar a este fondo en la misma proporción (50%) y por los conceptos en que lo haga IBERIA. Se comunicarán al Montepío las condiciones pactadas.

Este régimen se mantendrá en tanto no se produzcan modificaciones en los sistemas de Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo, sea por disposición legal o por acuerdo de las Empresas y los Tripulantes Técnicos.

Artículo 129. ENFERMEDAD FUERA DE BASE

Para el personal Tripulante Técnico que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social de país de que se trate en virtud de Convenio firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los Tripulantes y sus familiares.

Los servicios médicos de la Compañía podrán decidir el traslado a la base principal siempre que estén de acuerdo los facultativos del país donde se halle el enfermo y el propio interesado o familiar más cercano, siendo por cuenta de la Empresa los gastos de traslado.

En caso de decidirse el no traslado, la Empresa proporcionará a su esposa y/o familiares en primer grado, en número máximo de dos a solicitud de ellos, pasaje de ida y vuelta con reserva de plaza hasta el lugar donde se encuentra el Tripulante. Serán a cargo de la Compañía los gastos de hotel y manutención en las mismas condiciones establecidas para el Tripulante de que se trate.

Este mismo criterio será de aplicación cuando el hecho ocurra en territorio nacional y esté hospitalizado el Tripulante.

Para conocimiento y uso en caso de necesidad de cada Tripulante, la Compañía hará llegar a cada usuario relación de aquellos países donde exista Convenio en materia de Seguridad Social.

Artículo 130. TRASLADO DE CADAVERES

En caso de fallecimiento de un Tripulante Técnico en servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado.

Se hace extensivo a los familiares del Tripulante Técnico que le acompañen en las situaciones expresadas en el artículo 131 de este Convenio, tanto para territorio nacional o extranjero.

Artículo 131. EDAD DE RETIRO

La edad límite de retiro de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil, u órgano competente para ello.

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

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

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

La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro.

tanto voluntario como forzoso, hasta el de la jubilación establecida por la Seguridad Social.

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

Artículo 132.-

Lo dispuesto en este Capítulo se adaptará en cada momento a las normas generales sobre la materia y a las especiales que establezca el Montepío de Previsión Social Mtra. Sra. de Loreto respecto de las Compañías participantes.

CAPÍTULO X

TRANSPORTES

Artículo 135. TRANSPORTE EN BASE PRINCIPAL.

Con efectividad de 1 de Marzo de 1.982, el plus de transporte que se hará efectivo en nómina ascenderá a 10.100,- pts., pagaderos mensualmente mientras permanezca en dicha base.

Este plus de transporte tendrá vigencia hasta el 28 de Febrero de 1.986.

Artículo 136. TRANSPORTE FUERA DE BASE PRINCIPAL.

Este transporte será facilitado por la Compañía con cargo a esta.

En el caso de Destacamientos, la gratificación por transporte será de 1.373,- pts. por trayecto de ida y vuelta y día trabajado, excepto en los casos siguientes:

- 1.- En los destacamientos en LPA, dicha gratificación será de 2.200,- pts.
- 2.- En el caso de los tripulantes que estando destacados en Tenerife vivan en el norte y operen en el Aeropuerto sur, la gratificación, previa comunicación por escrito de tal circunstancia a la Compañía, será de 3.500,- pts. por trayecto de ida y vuelta y día trabajado.

En los destacamientos netos se considera que los días trabajados son 11 y en el resto de los destacamientos 15 por mes.

Las gratificaciones por transporte anteriormente mencionadas, se harán efectivas a través de la nómina y con efectos de 1 de Junio de 1.983, la posible modificación de las cantidades y de los días de presencia se efectuará anualmente, siendo la primera el 1 de Enero de 1.983 en función de las tarifas oficiales del servicio y promedio de días de ocupación.

Lo determinado en los párrafos precedentes será de aplicación en tanto en cuanto la Compañía no facilite otro medio de transporte conforme a lo especificado en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 137. ACCIDENTES "IN ITINERE"

A efectos de consideración de los posibles accidentes "in itinere", la Compañía autoriza a los Tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Compañía, reflejados en este Capítulo a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la Compañía en cuanto a:

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

ANEXO 1

COMISION DE INTERPRETACION

Artículo 1.-

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, funcionará, en el seno de la Compañía, una Comisión de Interpretación compuesta por igual número de representantes de la Empresa y los Tripulantes Técnicos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los Tripulantes Técnicos estará integrada por tres pilotos, de los cuales al menos uno en función de Comandante, y un Oficial Técnico de Vuelo, todos ellos nombrados por SEPLA y SEOTV, entre los que intervinieron en la celebración del Convenio, en el ámbito profesional de su respectiva representación.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

La Comisión de Interpretación ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio, y su competencia es la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de la competencia de las Jurisdicciones Laborales y de lo establecido en el Anexo 2.

La Comisión se reunirá al menos el último martes de cada mes.

ANEXO 2

REPRESENTACION DE LOS TRIPULANTES TECNICOS

Artículo 1.-

La Empresa reconoce el funcionamiento y personalidad de las Secciones Sindicales de SEPLA y SEOTV, en los términos que en su día se pactaron en los respectivos documentos de reconocimiento sindical, a los efectos contenidos en el presente Convenio y en el Estatuto de los Trabajadores.

Ambos Sindicatos notificarán la designación y variaciones de los Delegados Sindicales de las mismas, que lo serán en número de tres para la Sección Sindical de SEPLA y de uno para la de SEOTV.

Dichos Delegados Sindicales gozarán de las mismas garantías y facilidades que los miembros del Comité de Empresa, en los términos que reconoce la legislación vigente y modificaciones futuras en la materia.

En el caso de que los Delegados de SEPLA y de SEOTV ostentaran cargos representativos sindicales de carácter nacional, o hubiera afiliados a los mismos en dicha circunstancia, la Empresa facilitará su desplazamiento a las reuniones de los órganos rectores a los que pertenezcan, estando los mismos obligados a notificar a la Empresa su asistencia a tales reuniones con antelación necesaria, para que ésta pueda adoptar las provisiones o suplencias convenientes que garanticen el normal funcionamiento de las actividades.

Igualmente, la Empresa facilitará la asistencia, en los términos contenidos en el párrafo anterior, de los representantes sindicales de SEPLA y SEOTV que fueran oficialmente convocados, por razón de cargo o similar, a reuniones internacionales de las Organizaciones Sindicales Supranacionales de Tripulantes Técnicos.

Artículo 2.-

Son funciones de las Secciones:

- 1) Difundir toda clase de avisos y comunicaciones de su Sindicato, antes o después del horario de trabajo.
- 2) Convocar Asambleas en los locales que a este fin disponga la Empresa, sin otro requisito 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 dos meses anteriores a la convocatoria. Las Asambleas tendrán lugar, en todo caso, fuera de la jornada de trabajo, responsabilizándose del orden de las mismas los propios Delegados.

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

Artículo 3.-

Conjuntamente con la representación de la Empresa, en los casos que la materia lo precise, dichos representantes sindicales tendrán las siguientes funciones, que ejercerán, si fuera necesario separadamente en cada grupo profesional:

- 1) Informar y ser previamente informados de cuantas medidas afecten directamente a los Tripulantes Técnicos y, especialmente, de aquellas que pudieran adoptarse sobre:
 - Reestructuración de plantilla
 - Expediente de regulación de empleo
 - Suspensión de pagos o quiebra
 - Fusiones y absorciones de empresas
 - Despidos
 - Sanciones
 - Traslado y desplazamientos de los Centros de Trabajo
- 2) La Vigilancia y participación en cuanto se refiere a:
 - Elaboración de turnos de vacaciones
 - La elaboración de turnos de destacamientos, residencia y destinos o cualquier modificación de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión de Interpretación.
 - Participación en las Comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.
 - Vigilancia de las calidades del vestuario de los Tripulantes Técnicos, para determinar si los plazos de duración de las prendas adquiridas son los adecuados y si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.
 - Todo aquello relacionado con la vigilancia y aplicación del Convenio

- Materias afectadas por el Convenio en las cuales existan, sin embargo, lagunas legales o convencionales para su desarrollo.
 - Elaboración de estudios y documentos que sin interferir las facultades de la Autoridad Laboral, Compañía o entidades representativas de los Tripulantes Técnicos, puedan ser elevadas para su consideración por el órgano competente.
 - Participación en las Comisiones que se establezcan sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo de su ámbito y de acuerdo con la normativa vigente al efecto.
- 3) Establecimiento de las transformaciones que puedan efectuarse, en relación con lo establecido en el Convenio, sobre la materia de readaptación de Tripulantes Técnicos.
 - 4) La determinación, en cada caso, de las condiciones en que deban producirse los supuestos contemplados en el Convenio, referidas a la banalización.
 - 5) El conocimiento de las condiciones y pruebas de ingreso de las tripulaciones técnicas y la participación en la reunión de los tribunales designados por la Dirección de la Empresa, con la finalidad de evaluar los resultados de las pruebas o exámenes de los mismos.
 - 6) La información con una antelación de 10 días, como mínimo, a la fecha de su publicación de las pruebas de progresión y promoción y de las modificaciones que puedan establecerse en relación con las mismas, y, asimismo, la participación en la reunión de los tribunales designados por la Dirección de la Empresa para evaluar dichas pruebas o exámenes.
- Lo establecido en este apartado y el anterior se entienda referido a cada grupo profesional.
- 7) La vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicio mensuales.
 - 8) Participación en las Comisiones acordadas de vigilar la concesión de becas.
 - 9) Proponer a la Empresa cuantas medidas se consideren adecuadas en materia de ordenación de la programación o de mejoras de la programación de vuelo, especialmente en aquellos aspectos relacionados con la seguridad, legalidad o economía de las operaciones y con la utilización óptima de las tripulaciones. A estos efectos, la intervención se hará a través de la Dirección de Operaciones.
 - 10) Ser informados de las nuevas contrataciones y las libretas utilizadas al efecto por la Empresa para nuevos ingresos de Tripulantes Técnicos, y, especialmente, de las condiciones contractuales en que se produzcan.
 - 11) Todas aquellas funciones que, en el articulado del presente Convenio se establecen para la representación de los Tripulantes Técnicos y aquellas que pueden ser pactadas por la misma y la Empresa.

Artículo 4.-

La Compañía, a lo largo de la vigencia del presente Convenio y en colaboración con la representación de los Tripulantes Técnicos, estudiará la posibilidad del funcionamiento de un sistema de ayuda crediticia, al objeto de que los Tripulantes cuenten con el aval económico que necesitan, en los términos que puedan ser plenamente satisfactorios para ambas partes.

Artículo 5.-

Se comunicará previamente a la representación de Tripulantes Técnicos, cualquier disposición complementaria que en orden al control de los servicios médicos de la Compañía, pueda determinarse.

ANEXO 3**TABLA A****PILOTOS**

CONCEPTOS	1 A	1	2	3	4	5	6	7
SUELDO BASE	76.015	76.015	76.015	76.015	76.015	76.015	76.015	76.015
PRIMA MINIMA	279.825	256.750	238.225	220.610	202.995	143.585	126.490	110.630
PRECIO HORA HASTA 65 H.	4.305	3.950	3.665	3.394	3.123	2.209	1.946	1.702
COMPLEMENTO ENTRE 50 Y 65 H.	1.342	1.232	1.143	1.058	973	689	607	530
PRECIO HORA DESDE LA 65 H. EN ADELANTE	5.694	5.407	5.018	4.647	4.275	3.024	2.664	2.331
ACTIVIDAD AEREA	1.177	1.080	1.012	944	878	647	593	539

ANEXO 3**TABLA B****OFICIALES TECNICOS**

CONCEPTOS	1 A	1	2	3	4	5	6	7
SUELDO BASE	71.076	71.076	71.076	71.076	71.076	71.076	71.076	71.076
PRIMA MINIMA	209.885	192.595	178.685	165.490	152.295	138.255	119.795	102.245
PRECIO HORA HASTA 65 H.	3.229	2.963	2.749	2.546	2.343	2.127	1.843	1.573
COMPLEMENTO ENTRE 50 Y 65 H.	1.007	924	856	794	730	663	574	491
PRECIO HORA DESDE LA 65 H. EN ADELANTE	4.420	4.056	3.763	3.486	3.207	2.913	2.523	2.153
ACTIVIDAD AEREA	884	811	759	708	658	607	557	507

ANEXO 4IMPORTE DIETAS

DIETA CONTACTO NACIONAL	788
DIETA CONTACTO INTERNACIONAL	2.597
DIETA NACIONAL	2.727
DIETA INTERNACIONAL	4.772
DIETA INTERNACIONAL USA	52 #
DIETA DESTACAMIENTO	2.727
DIETA ESTANCIA DESTACAMIENTO	2.727
GASTOS BOLSILLO NACIONAL	505
GASTOS BOLSILLO INTERNACIONAL	672
GASTOS AYUDA HOTEL	1.040

ANEXO 5ATENCIONES SOCIALES

De acuerdo con lo establecido en el Capítulo VIII de este Acuerdo las aportaciones de los diferentes grupos, y en su caso, especialidades, serán las siguientes:

Pilotos 800 pesetas mensuales
Oficiales Técnicos 720 pesetas mensuales

La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los Tripulantes Técnicos.

ANEXO 6VESTUARIO

Se ha llegado al acuerdo de cambiar el sistema que venía aplicándose hasta ahora, consistente en la entrega de un número de prendas común a todos los Tripulantes Técnicos y por una duración también prefijada, por otro que presenta unas indudables ventajas y cuyas características más relevantes son la abolición de la caducidad, una sensible mejora de la calidad y la libertad de adquirir el Tripulante aquello que más necesite dentro de los artículos señalados hasta un límite de 61.000.- Ptas. para el año 1982 y conservando el mismo poder adquisitivo global para el año 1983, es decir, que la Compañía absorberá los aumentos de precios que pudieran producirse.

Los tripulantes cumplimentarán el pedido, cuyo impreso les será facilitado por el Departamento de Almacén así como la fecha límite de entrega del mismo.

Las diferencias que pudieran producirse sobre la cantidad fijada como límite máximo será acumulable para el siguiente año y así hasta un límite de TRES años. A partir de este momento contará ya solamente la cantidad que se asigne como resultado de la negociación correspondiente.

Al personal de nuevo ingreso se le administrará el vestuario que se relaciona a continuación y que correrá a cargo del año de su ingreso.

El año siguiente este personal se integrará en el régimen general.

1	Americana de invierno
2	Pantalones de invierno
1	Americana de verano
2	Pantalones de verano
2	Juegos de galones
1	Juego de hombreras
1	Gorra
6	Pares de calcetines
2	Corbatas
6	Camisas
2	Pares de zapatos
1	Chequeta de punto
1	Gabardina
1	Cartera de navegación
1	Maleta mod. 34
1	Maleta mod. 39

El personal técnico de vuelo que prefiera confeccionarse el uniforme por su cuenta deberá solicitar la tela y recibirá del suministrador la cantidad de QUINCE MIL PESETAS (15.000.- Ptas), por uniforme con 1 ó 2 pantalones y dos veces al año como máximo.

Referente al tema de zapatos y dada la complejidad que representa el mismo, la cantidad asignada para este concepto corresponderá a un tipo medio que se ha venido suministrando. Si bien cada tripulante podrá elegir el mismo sus modelos en los establecimientos contratados, contra presentación del vale que le entregará el suministrador.

Quedando bien entendido que las diferencias que se produzcan sobre dicho vale serán resueltas por el mismo tripulante.

ANEXO 7SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIAArtículo 1. ENFERMEDAD

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

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

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

Artículo 2. ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL

Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o hasta que el Tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 39 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad en su caso, obtengan el 100% de los conceptos y condiciones especificados en el apartado a) b).

Artículo 3.

En los casos contemplados en los artículos 1 apartado b) y 2 precedentes, el Tripulante percibirá, además de las cantidades correspondientes a los conceptos en ellos mencionados, la media mensual

de horas de vuelo de su Flota o las que tuviere programadas (en ambos casos, descontado el mínimo garantizado) si esta cifra fuera inferior a dicha media.

La suma resultante le será hecha efectiva por la representación de los Tripulantes Técnicos, cumplidos los requisitos que más adelante se establecen con carácter general, la que acreditará esos importes a la Compañía, que hará frente al 50% de los mismos.

Artículo 4. NORMAS COMUNES

- a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar, en tiempo y forma, los partes de Baja, confirmación y Alta de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

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

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

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

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

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

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

Salvo que el facultativo competente de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social lo estimara improcedente, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía, si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

En caso de destacamento, residencia o destino, al Tripulante que deberá reincorporarse a su base, dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará en su caso, lo previsto en el artículo 112 de este Convenio.

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

- a) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionalmente recibir la asistencia en Centros Sanitarios o por Médicos distintos a aquellos designados por facultativos de AVIACO, o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente al imputado, tanto al Centro asistencial como al facultativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.
- b) Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, a través de la Empresa, a salvo de lo dispuesto en el artículo 3, reservándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a registrarse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.
- c) Las normas contenidas en este documento entrarán en vigor a partir del día primero del mes siguiente a la fecha del mismo, y tendrán carácter retroactivo más que para aquellas situaciones de enfermedad que, habiéndose iniciado con anterioridad a esta fecha, subsistan en el momento de la implantación de este nuevo régimen de Seguridad Social Complementaria.

Artículo 5. RECURSOS

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del 31 día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen de la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un tribunal médico presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, que no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

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

Artículo 6.-

Lo dispuesto en este Capítulo se adaptará a las disposiciones legales que, en el futuro, puedan promulgarse y a las modificaciones que en el régimen institucional de la Seguridad Social Complementaria puedan acordarse por la Empresa y los Tripulantes Técnicos.

ANEXO B

CESE EN VUELO Y ESCALA PASIVA

Artículo 1.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 2.-

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

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

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

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

- A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir de la Seguridad Social y Fondo B,

alcanza al 90% de los emolumentos fijos que en cada momento correspondía al nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo.

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

Cese en vuelo definitivo: El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad Orgánica a la que pertenece, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir por la Seguridad Social y el Fondo B, alcancen al 100% de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

A los tres años de estar en esta situación, dichos emolumentos fijos se incrementarán en un 20%.

Dichos porcentajes se aplicarán siempre sobre la cuantía que, en el momento, correspondía al nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo.

Los aumentos que a partir de la fijación de su salario como persona de vuelo en escala pasiva se produzcan en las pensiones que pudieran fijarse a la Seguridad Social no serán absorbidos.

Nota Núm. 1

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

Artículo 3.—CONDICIONES DE TRABAJO

Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transporte y Seguro Colectivo de Vida, se regirán por las normas establecidas para el Personal de Tierra.

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

ANEXO 9

ACREDITACIÓN DE LA PRÁCTICA DEL EJERCICIO PROFESIONAL

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

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

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

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

La Empresa no interrogará a los tripulantes antes que hayan transcurrido 72 horas desde el incidente o accidente y esté presente un Delegado de su correspondiente Sindicato.

ANEXO 10

VACACIONES

A) Normas Generales

Las vacaciones anuales son obligatorias tanto para la Empresa concederlas como para el tripulante usarlas.

Los tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un sólo período o en dos, ninguno de ellos inferior a dieciocho días.

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al período completo cuando así se hubiese solicitado por el tripulante y la correspondiese por su puntuación.

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

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

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

Mandos Superiores:

Estas normas no serán de aplicación a los tripulantes que por designación expresa de la Dirección Gerencia ocupen cargo de Mando Superior en las Unidades Orgánicas correspondientes.

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer desde el día 1 de Mayo de 1975. La suma del final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos.

Instructoras:

Cuando a un instructor le coincida su turno de vacaciones con un período programado de instrucción, tendrá prioridad este último.

B) Puntuación

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

	Primera Quincena	Segunda Quincena
1. Julio, Agosto	24 puntos 12	12
2. Septiembre	16 puntos 10	6
3. Junio	12 puntos 4	8
4. Abril, Mayo	8 puntos 4	4
5. Diciembre	6 puntos 0	6
6. Enero, Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre	0 puntos 0	0

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

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

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

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

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

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

Los tripulantes que cambien de grupo, función o flota trasdrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

C) Peticiones

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

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

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

D) Asignación de turnos

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

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

Si un Tripulante pasa de una flota a otra o cambia de grupo o función durante uno de los períodos de vacaciones y no ha tenido ocasión de realizar peticiones para el mismo, se le considerará como si no hubiese contestado a esa petición. No obstante, si hubiera un turno de vacaciones libre, por no haberlo solicitado ningún voluntario, durante este período podrá solicitarlo, teniendo derecho al mismo. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo.

Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras sobre las segundas. Quedan exceptuados los casos que se contemplan en el apartado A).

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

Voluntarios:

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

Forzoso:

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

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el escalafón técnico. No se podrá enviar un turno de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones. Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos se podrán conceder por quincenas, dejando como mínimo tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos períodos forzosos.

Períodos de Agrupamiento

Los Tripulantes podrán disfrutar los períodos de agrupamiento durante los meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Junio, Septiembre y Diciembre.

Dichos períodos serán otorgados por orden de antigüedad técnica y según las necesidades de la flota.

Se asignará un punto por cada período disfrutado voluntariamente. Las solicitudes se harán en las mismas papeletas en que se solicitan las vacaciones.

ANEXO 11

BASES, DESTINOS, RESIDENCIA Y DESTACAMIENTOS

NORMAS GENERALES

- Todo Tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.
- Cuando razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.
- Cuando se tengan dudas "a priori" sobre el tiempo a permanecer en la situación que se ofrece, se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 54, 55 y 56, abonándose al Tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

PUNTUACION

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

Destacamentos 1,00 puntos por mes
Residencia 0,85 puntos por mes
Destino 0,60 puntos por mes

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

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

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

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

- Los Tripulantes que cambien de grupo o función o flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

Este cómputo se comenzará a hacer desde el 1 de Mayo de 1975.

C) PETICIONES

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

- Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente harán llegar su petición a la flota como mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

D) ASIGNACION

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

Voluntario:

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

Forzoso:

Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con Tripulantes que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con Tripulantes enviados forzosos:

- El turno será aplicado, dentro de cada flota, de mayor a menor número de orden dentro del escalafón técnico.

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

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

- La duración máxima del destacamento forzoso será de un mes, excepto en el caso del párrafo siguiente.

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

E) DESTACAMIENTOS NETOS. TURNOS ROTATIVOS DE DESTACAMENTO

- I. La Compañía podrá destacar con carácter forzoso a los Tripulantes teniendo que coincidir obligatoriamente dicho destacamento con el disfrute de uno de los grupos de 16 días libres, de ellos 14 consecutivos, que corresponden de acuerdo con el artículo 69.3. por lo que la duración de este destacamento será de 16 o 17 días según sean los meses de 30 o 31 días respectivamente, incluidos en esos 16 o 17 días los dos días libres que no son consecutivos. En el mes de Febrero la duración será de 14 o 15 días.

- II. A los solos efectos de este destacamento no serán de aplicación las siguientes normas del Convenio.

1. Apartados f) y g) del artículo 89 que determina los días libres adicionales en caso de destacamento.

2. Anexo 10. Períodos de agrupamiento, que no permite disfrutar períodos de agrupamiento de 16 días en los meses de Julio, Agosto, Septiembre y Octubre.

- III. Este tipo de destacamento lo cumplirán todos los Tripulantes no podrá ser asignado nuevamente hasta que hayan rotado todos ellos, aunque se solicite voluntariamente, excepto cuando el Tripulante o Tripulantes que les corresponda no puedan desplazarse de momento, por enfermedad, estar disfrutando vacaciones voluntarias de un mes, están ya desplazados, están realizando un curso o situación similar. Tan pronto como esas circunstancias desaparezcan el Tripulante o Tripulantes realizarán el turno de destacamento que no han cumplido. (Si las circunstancias se prevan, el turno se cumplirá el mes anterior o posterior).

El número de Tripulantes que deberán ser destacados será determinado en cada caso por la Dirección de Operaciones, que también determinará el número de Tripulantes de cada uno de los

grupos A) y B), que formarán el total de los destacados de cada mes y que se determinan en el apartado IV.

La asignación de los destacamentos de este tipo podrá ser de carácter voluntario o forzoso y por separado los de los grupos citados en el párrafo anterior.

1. Voluntarios: Tendrá prioridad el de más baja puntuación y si ésta fuera igual el de menor número de orden en el escalafón técnico.
2. Forzoso: El turno será aplicado al que tenga más puntuación y si ésta fuera igual, al de mayor número de orden en el escalafón técnico.

Todo Tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Tripulante del mismo Grupo A) o B), si el cambio no entra en conflicto con la planificación de las flotas y se obliga a ocupar el turno del Tripulante con quien se cambia cuando a éste le correspondiera, a su vez, este destacamento.

IV. Asignación de turnos: Para la realización de los turnos se harán dos grupos de Tripulantes:

A) Grupo constituido por aquellos que tienen base principal en Palma de Mallorca (o en otra que pueda crearse en el futuro) y por aquellos que teniendo aquella en Madrid, se prevé vayan a ir destacados a cualquier punto.

B) Resto de los Tripulantes

V. Peticiones para realizar los turnos de destacamento: Se harán de acuerdo con lo determinado en el Anexo 11, apartado C).

VI. Puntuación: Se asignará un punto a los Tripulantes cada vez que se les asigne voluntariamente un destacamento de este tipo. Esta puntuación será independiente de la regulada para los demás destacamentos en el Anexo 11, apartado B).

VII. El régimen económico será el normal de los destacamentos si bien, a elección del Tripulante y avisando con antelación a la Compañía, ésta abonará sólo la dieta alimentaria corriendo a cargo de la misma el pago del hotel y desayuno (dieta).

VIII. Las vacaciones voluntarias de un mes completo tendrán prioridad sobre los turnos de destacamentos. Al Tripulante que le pudiera corresponder uno de dichos turnos en el mes de sus vacaciones cumplirá el mencionado turno en el mes anterior o posterior a dichas vacaciones.

IX. Transcurrido un año de la vigencia de este Anexo, se estudiará los problemas que hayan surgido de su aplicación, procediéndose a las modificaciones que fueran necesarias.

X. Dada la complejidad en la operatividad de este tipo de destacamentos, cualquier problema que pudiera surgir se estudiará y solucionará entre la Compañía y los representantes de los Tripulantes Técnicos.

ANEXO 12

ACUERDO SOBRE BILLETES PARA EL PERSONAL DE VUELO

Reunidos en la Sede Social de AVIACO en Madrid, el día diez de Agosto de 1976, de una parte:

- D. Juan Gómez Arjona
- D. Carlos Santamarina de Mazas
- D. José Fox Montes de Oca Pérez

en su calidad de Director de Asuntos Sociales, de Subdirector de Personal y del Departamento de la Subdirección de Personal, respectivamente, y de otra parte, una Comisión de Representantes Sindicales del Personal de Vuelo constituida por:

- D. Francisco Madroño Villabrilie
- D. José Luis Toribio Montón
- D. Pedro Colantes de Terán Alonso

dejan constancia de los extremos siguientes:

PRIMERO: La Dirección de AVIACO ha resuelto la aplicación de un régimen de concesión de billetes que amplía los beneficios existentes en la fecha de entrada en vigor del Convenio Colectivo entre la Empresa y su Personal de Vuelo. El régimen citado concede un cupo de cuatro trayectos anuales sobre la red de AVIACO, así como otros cuatro trayectos anuales sobre la red de IBERIA, nacional e internacional, en los términos que más adelante se reseñan. Los reunidos, reconociendo que este régimen constituye una mejora sobre las atenciones sociales existentes el 14 de Mayo de 1975, agradecen a la Dirección de AVIACO tal concesión.

SEGUNDO: Dado que el Acuerdo sobre Billetes firmado entre IBERIA y AVIACO, vigente desde 14 de Julio, reduce las concesiones de bi-

lletes que en la red internacional de IBERIA disfrutaba el personal de vuelo de AVIACO, el 14 de Mayo de 1975, han creído conveniente y han elevado a la Dirección de AVIACO la propuesta de que accediera a absorber tales diferencias durante el tiempo de vigencia del actual convenio entre la empresa y su personal de vuelo.

TERCERO: La Dirección de AVIACO, a la vista de la propuesta anterior y en el deseo de que no existan diferencias en esta materia, entre el personal de vuelo y tierra, aspecto que de llevarse a efecto pondría de manifiesto la voluntad conciliadora de ambas partes, ha accedido a absorber, durante la vigencia del Convenio el importe del 10% y del 50% en los trayectos internacionales en la red de IBERIA relativos a los billetes GRAT/II y GRAT/I (tercer año en los términos que el personal de vuelo de AVIACO los venía disfrutando el 14 de Mayo de 1975).

CUARTO: Para la obtención de los cupos reseñados en el punto primero, acuerdan los reunidos los siguientes procedimientos:

A) Cupo de billetes de AVIACO:

Se remitirán como hasta ahora los impresos de solicitud de billetes, haciendo constar que son para la "red de AVIACO", a la Dirección de Asuntos Generales que extenderá la oportuna autorización "válida sólo red AVIACO", canjeable por los billetes en cualquier de las oficinas de ventas de AVIACO o IBERIA.

B) Cupo de billetes de IBERIA:

Se remitirán los impresos de solicitud de billetes haciendo constar que son para la "red de IBERIA" a la Dirección de Asuntos Generales, que verificará que cumplen los requisitos de tiempo en plantilla y resto de condiciones establecidas.

El interesado recibirá, una vez comprobados los requisitos y anotados los trayectos por la Dirección de Asuntos Generales, un impreso de autorización "válida sólo IBERIA", que podrá ser canjeado por los correspondientes billetes en la oficina de billetes Free de IBERIA (Edificio Bellas Artes, c/Alcalá 42).

En todos estos billetes GRAT/II y GRAT/I (tercer año), emitidos por IBERIA, que se podrán utilizar durante todo el año a excepción de los meses de Julio/Agosto, los impuestos y/o seguro, así como las tasas de salida de Aeropuertos serán a cargo de los interesados, absorbiendo AVIACO el importe a que hubiera lugar en los trayectos internacionales, a través de la mecánica de facturaciones convenida entre ambas Empresas.

C) Limitaciones:

c.1. Para la concesión de billetes GRAT/I (tercer año) será condición obligada el que no se haya utilizado billete tarifa gratuita del cupo actual, durante dos años consecutivos, tanto en líneas de AVIACO como en las de IBERIA. A efectos de acumulación del tiempo requerido para el GRAT/I, se concederán válidos a todos los efectos la totalidad del tiempo transcurrido desde la obtención del último billete.

c.2. En los billetes GRAT/I (tercer año y viaje nupcial) solamente podrán solicitarse 4 trayectos en total, en cualquier de las dos Compañías, que podrán contener parcialmente trayectos de la otra, no pudiendo rebasarse el límite máximo establecido.

c.3. El ámbito de aplicación de la absorción por AVIACO de los importes fijados por IBERIA para los billetes internacionales que se citan en el punto tercero queda limitado exclusivamente al titular, cónyuge e hijos menores de 21 años, que convivan y dependan económicamente de aquél.

c.4. Los hijos solteros menores de 26 años, así como cualquier otro familiar de primer grado, que dependan y convivan con el titular, podrán beneficiarse del cupo anual de cuatro trayectos de AVIACO y de otros cuatro en IBERIA, limitados estos últimos a la red nacional de dicha Compañía.

c.5. Los billetes GRAT/I (viaje nupcial) dan derecho a cuatro trayectos, utilizables en cualquier época del año, siendo su validez de 40 días y excluyen los vuelos de líneas transatlánticas.

c.6. Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres e hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia, se concede billete GRAT/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento de ida y vuelta. En caso de personal casado, se concederá también otro billete al cónyuge.

c.7. Los billetes con el 50% de descuento sin derecho a reserva de plaza siguen en las condiciones vigentes hasta hora. Los billetes con el 30% de descuento con derecho a reserva para la red de IBERIA, con las limitaciones establecidas en el Convenio Bilateral suscrito entre IBERIA y AVIACO, requieren la previa solicitud a la Dirección de Asuntos Generales de AVIACO. Para toda la red de AVIACO no será preciso este trámite, procediéndose a la extensión de los billetes con la sola presentación de la "tarjeta rosa" en cualquier oficina de AVIACO/IBERIA.

c.8. El personal jubilado disfrutará de los mismos derechos del personal en activo. Los pensionistas se rigen por las mismas normas, a excepción de los hijos que tienen derecho únicamente hasta los 21 años.

QUINTO: Los reunidos acuerdan que la Dirección de Asuntos Generales elabore y haga públicas, a la mayor brevedad, unas normas globales que desarrollen y aclaren al personal de vuelo la nueva normativa de billetes.

Ente tanto, deciden hacer públicos los acuerdos aquí reseñados para su entrada en vigor inmediata.

Para que conste todo ello, se suscribe al presente documento en el lugar y fecha expresados.

ANEXO 13

BILLETES GRATUITOS Y CON DESCUENTO

RED IBERIA

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

Estos derechos son los siguientes:

a) GRAT/II - SIN RESERVA

Se concede un billete con un máximo de hasta cuatro trayectos anuales, pudiéndose utilizar durante todo el año a excepción de los meses de Julio y Agosto. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de 1er. grado incluidos en la tarjeta de billetes con descuento.

b) GRAT/I - CON RESERVA (TERCER AÑO)

El titular que durante dos años consecutivos (o sus familiares beneficiarios) no hayan hecho uso del cupo anual de billetes - GRAT/II, al tercer año, tendrá derecho a un cupo anual de cuatro trayectos GRAT/I con reserva de plaza. Se podrá utilizar durante todo el año, excepto los meses de Julio y Agosto, y los impuestos y/o seguro serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido para el titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de 1er. grado incluidos en la tarjeta de billetes con descuento.

El billete GRAT/I (TERCER AÑO) de IBERIA no podrá coincidir dentro del mismo año con el TERCER AÑO de AVIACO.

Tanto para obtener el billete GRAT/II (SIN RESERVA) como para el GRAT/I (TERCER AÑO) en el caso de que se desee utilizar para un vuelo transatlántico, será imprescindible tener tres años de antigüedad en la plantilla de la Compañía.

c) BILLETE GRAT/I (VIAJE NUPCIAL)

Se concede con motivo de contraer matrimonio, al titular y su futuro cónyuge. Tiene una limitación de cuatro trayectos y podrá ser utilizado durante cualquier época del año. Su validez es de 40 días y excluye los vuelos en líneas transatlánticas.

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

d) GRAT/I (VIAJE POR OBITO)

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

e) PERSONAL JUBILADO

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

f) PENSIONISTAS

Se rigen por las mismas normas en activo, a excepción de los hijos, que tienen derecho exclusivamente hasta los 21 años de edad. A los familiares del personal de vuelo en esta situación se les aplicará la normativa del vigente Convenio Colectivo de Tierra.

g) EMPLEADOS CONSORTES

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

- GRAT/II - SIN RESERVA

Podrá haber duplicidad de beneficios

- GRAT/I - TERCER AÑO - CON RESERVA

Cada persona tendrá su cupo individual, es decir, no pueden duplicarse estos beneficios. Los hijos se acogerrán a un sólo cupo.

h) UTILIZACION TARJETA DE OBTENCION DE BILLETES CON DESCUENTO

- La obtención de billetes IDSOR2 (billetes sin reserva con el 90% de descuento) por líneas de IBERIA, podrá efectuarse en cualquier Oficina de Ventas IBERIA/AVIACO, mediante presentación de la tarjeta de billetes con documentación de la Idetidad de AVIACO o Documento Nacional de Identidad. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados. Se conceden al titular, cónyuge e hijos solteros menores de 21 años, exclusivamente..

- Cuando se desee adquirir billetes IDSOR1 (billetes con reserva con el 50% de descuento) para líneas de IBERIA, es necesario hacer la petición mediante dos fichas escritas a máquina. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados. Se conceden al titular, cónyuge e hijos solteros menores de 21 años, exclusivamente.

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

RED AVIACO

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

a) GRAT/II - SIN RESERVA

Se concede un billete con un máximo de hasta cuatro trayectos anuales, pudiéndose utilizar en cualquier época del año. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido para el titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de 1er. grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

b) GRAT/I - CON RESERVA (TERCER AÑO)

El titular que durante dos años consecutivos (o sus familiares beneficiarios) no haya hecho uso del cupo anual de billetes - GRAT/II, al tercer año tendrá derecho a un cupo anual de cuatro trayectos GRAT/I, con reserva de plaza. Se podrá utilizar en cualquier época del año, y los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados.

Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de 1er. grado incluidos en la tarjeta de billetes con descuento.

El billete GRAT/I (TERCER AÑO) de AVIACO no podrá coincidir dentro del mismo año con el TERCER AÑO de IBERIA.

Tanto para obtener el billete GRAT/II (SIN RESERVA) como para el GRAT/I (TERCER AÑO), en el caso de que se desee utilizar para un vuelo transatlántico, será imprescindible tener tres años de antigüedad en la plantilla de la Compañía.

c) GRAT/I - CON RESERVA - VACACIONES

Se concederá anualmente un billete de ida y vuelta desde su punto de origen hasta el lugar de vacaciones. Este billete se podrá utilizar en cualquier época del año, siendo los impuestos y/o seguro a cargo de los interesados. Será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de 1er. grado incluidos en la tarjeta de billetes con descuento.

d) BILLETE GRAT/I (VIAJE NUPCIAL)

Se concede con motivo de contraer matrimonio al titular y su futuro cónyuge. Tiene una limitación de cuatro trayectos y podrá ser utilizado durante cualquier época del año. Su validez es de 40 días y excluye los vuelos de líneas transatlánticas.

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

e) GRAT/I (VIAJE POR OBITO)

Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia, se concede billete GRAT/I hasta el aeropuerto más

próximo al lugar del fallecimiento, de ida y vuelta. En caso de personal casado, se concede también otro billete al cónyuge.

f) PERSONAL JUBILADO

Igual que en activo. Al personal de vuelo en esta situación se le aplicará la normativa del vigente Convenio Colectivo de Tierra. A este personal no le será de aplicación el billete GRAT/I CON RESERVA - VACACIONES.

g) PENSIONISTAS

Se rigen por las mismas normas que el personal en activo, a excepción de los hijos, que tienen exclusivamente el derecho hasta los 21 años de edad. A los familiares del personal de vuelo en esta situación se les aplicará la normativa del vigente Convenio Colectivo de Tierra. A este personal no le será de aplicación el billete GRAT/I - CON RESERVA - VACACIONES.

h) EMPLEADOS CONSORTES

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

- GRAT/II - SIN RESERVA

Podrá haber duplicidad de beneficios

- GRAT/I - CON RESERVA - TERCER AÑO

Cada persona tendrá su cupo individual, es decir, no pueden duplicarse estos beneficios. Los hijos se acográn a un sólo cupo.

- GRAT/I - RESERVA - VACACIONES

Podrá haber duplicidad de beneficios.

i) DESTACAMENTOS

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

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

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

K) UTILIZACIÓN TARJETA DE OBTENCIÓN DE BILLETES CON DESCUENTO

- La obtención de billetes ID98R2 (billetes sin reserva con el 90% de descuento), así como la de los ID50R1 (billetes con reserva con el 50% de descuento) por líneas de AVIACO, podrá efectuarse en cualquier Oficina de Ventas AVIACO/IBERIA, mediante presentación de la tarjeta de billetes con dto. acompañada de la de identidad de AVIACO o Documento Nacional de Identidad. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados.

- Los billetes del 90% de descuento se conceden al titular, cónyuge e hijos solteros menores de 21 años, exclusivamente. Será necesario una antigüedad en la plantilla de la Compañía de un año.

- Los billetes del 50% de descuento se conceden al titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de 1er. grado incluidos en la mencionada tarjeta de billetes. Será necesario una antigüedad en la plantilla de la Compañía de seis meses.

NOTA: El citado Anexo sólo es aplicable al personal que tenga una antigüedad superior a seis meses en la plantilla de la Compañía.

ANEXO 14

En caso de cambio de flota voluntario y siempre de acuerdo con las vacantes existentes, el tiempo mínimo de permanencia en la flota elegida será el siguiente:

De DC-10 a cualquier otra flota 3 años
De DC-8 a DC-9 y F-27 3 años
De DC-9 a F-27 3 años

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Las consecuencias que pudieran derivarse de la reestructuración de la red Focker, serán negociadas con la representación de los Tripulantes Técnicos, al objeto de intentar conseguir la mayor operatividad de dicha flota.

23606

RESOLUCIÓN de 8 de junio de 1983, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 1.150, el destornillador transversal acodado, marca «Isofor», referencia 4.880 de 150 milímetros de longitud y 10 milímetros de ancho, fabricado y presentado por la Empresa «Isofor, Sociedad Anónima», de Figueras (Gerona).

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación del destornillador transversal acodado, marca «Isofor», referencia 4.880 de 150 por 10 milímetros, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado resolución, en cuya parte dispositiva, se establece lo siguiente:

Primero.—Homologar el destornillador transversal acodado marca «Isofor», referencia 4.880, de 150 milímetros de longitud y 10 milímetros de ancho, fabricado y presentado por la Empresa «Isofor, S. A.», con domicilio en Figueras (Gerona), carretera N-II, kilómetro 759,2, zona de San Pablo de la Calzada, como herramienta manual dotada de aislamiento de seguridad para ser utilizada en trabajos eléctricos en instalaciones de baja tensión.

Segundo.—Cada destornillador transversal acodado de dichas marca, referencia y medidas, llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas, y de no ser ello posible, un sello adhesivo, con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia con la siguiente inscripción: «Ministerio de Trabajo.—Homologación 1.150 de 8-VI-1983.—Herramienta manual con aislamiento de seguridad para trabajos eléctricos en instalaciones de baja tensión.—Isofort.—Tensión máxima de servicio 1.000 voltios.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y Norma Técnica Reglamentaria MT-26 «Aislamiento de seguridad de las herramientas manuales utilizadas en trabajos eléctricos en instalaciones de baja tensión», aprobada por Resolución de 30 de septiembre de 1981.

Madrid, 8 de junio de 1983.—El Director general, Francisco José García Zapata.

23607

RESOLUCIÓN de 28 de julio de 1983, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo del personal laboral del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Visto el texto del Convenio Colectivo, de ámbito interprovincial, del personal laboral del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, suscrito por la Comisión Negociadora el día 21 del presente mes y año, al que se acompaña el informe emitido por la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Economía y Hacienda, en cumplimiento del artículo 7 de la Ley 9/1983, de 13 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 1983, que contiene los crecimientos de la masa salarial correspondiente a 1983 para dicho Convenio, de acuerdo con las normativas citadas y en consecuencia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y el artículo 2.º del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos.

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General, con notificación de ello a la Comisión Negociadora, que queda advertida del obligado cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 9/1983, arriba citado, en aplicación del Convenio de referencia.

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

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

Madrid, 28 de julio de 1983.—El Director general, Francisco José García Zapata.

Representantes en la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo del personal laboral del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.