

21578 RESOLUCION de 8 de octubre de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del IV Convenio Colectivo de la Compañía «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo.

Visto el texto del IV Convenio Colectivo de la Compañía «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima» (AVIACO), y su personal Auxiliar de Vuelo, recibido en esta Dirección General entre los días 6 y 18 de septiembre de 1985, suscrito por la representación de la citada Empresa, y por los trabajadores, los designados por el Comité de Empresa, el día 31 de julio de 1985.

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, b), 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 de esta Dirección General.

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 8 de octubre de 1985.—El Director general, Carlos Navarro López.

IV CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA AVIACION Y COMERCIO, SOCIEDAD ANONIMA, Y SU PERSONAL AUXILIAR DE VUELO

Firman el presente Convenio Colectivo los representantes designados por la Empresa y, por los trabajadores, los designados por el Comité de Empresa.

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.º 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 refleja en el artículo siguiente.

ARTICULO 2.º AMBITO PERSONAL.— El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla en AVIACO (Aviación y Comercio, S.A.), por contrato por tiempo indefinido o por tiempo cierto superior a un año encuadrados en el grupo de Auxiliares de Vuelo en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

El personal que haya pasado o pase en el futuro en el servicio activo de vuelo (estala posita de vuelo) se regirá por lo expresamente regulado en el Anexo III.

Las exclusiones de este ámbito:

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

ARTICULO 3.º AMBITO TEMPORAL.— Este Convenio entrará en vigor el día 1.º de enero de 1986, salvo en aquellos conceptos que tengan señalado expresamente una fecha distinta al efecto, y tendrá vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1986. Este Convenio será prorrogable por la tacita, por períodos de tres meses, si, con una antelación mínima de un mes a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente su revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

ARTICULO 4.º COMPENSACION A LA VEJEZ.— Cuantías mejoradas económicas se materializarán en este convenio no producirán la compensación de aquellas que, por haberse jubilado o retirado, hubiese ya percibidas la jubilación.

Por el contrario, tendrán para absorber las que pudieran establecerse por otros conceptos legales en el futuro.

ARTICULO 5.º VINCULACION A LA TOTALIDAD.— El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan firmemente vinculadas al cumplimiento de la totalidad de sus disposiciones.

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

ARTICULO 6.º ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES.— Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves cuya explotación implique actividad superior a la que los Tripulantes aceptan realizar según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos Representaciones.

ARTICULO 7.º READAPTACION DE AUXILIARES DE VUELO.— Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica o normas recibidas de la Autoridad Aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones, la Dirección, con respecto tan sólo a los tripulantes que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo, de análoga o superior consideración, o en tierra en caso de que aquéllos no existieran, en tanto se 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 empuerros alcanzados en sus niveles a aquellos Tripulantes que no pudieron superar las pruebas exigidas para la readaptación.

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

ARTICULO 8.º 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 voluntaria que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

ARTICULO 9.º DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS.— Los Tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

La adhesión a la prestación de servicios en cualquier avión, la Compañía se compromete a impartir al Tripulante un curso de actualización o perfeccionamiento. Asimismo, todos los Tripulantes deberán cumplir cursos de refresco, como mínimo, una vez al año.

La Compañía proporcionará las formas de mantenimiento de los títulos, licencias y pasaportes, estos últimos si son precisos para la realización de las misiones que se atribuyen al Tripulante, cubriendo de su totalidad — con antelación suficiente y dando las facilidades precisas para su renovación.

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

ARTICULO 10.º OTRAS ACTIVIDADES.— Los Tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional ajena retribuida ajena a la Compañía, ni

efectuar vuelos como Tripulantes fuera de ella, por cuenta ajena ni retribuido por cuenta propia, mientras estén en activo en la Compañía, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente.

ARTICULO 11: BANALIZACION DE AUXILIARES DE VUELO.- Los Auxiliares de Vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase, siempre que actúen en equipo, en aeronaves que la Compañía utilice en régimen de alquiler y en las Compañías asociadas o concertadas con aquellas, siempre que sean operadas por Tripulaciones Auxiliares completas de AVIACO.

Para cumplir esta obligación, y en defecto de voluntarios o personas que hayan aceptado estos servicios en su contrato, la Compañía establecerá los correspondientes turnos entre sus Auxiliares de Vuelo, del más moderno al más antiguo, según el escalafón profesional y dentro de cada flota.

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

ARTICULO 12: LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS.- Para que las operaciones de vuelo de AVIACO se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes y la Compañía se comprometen a cumplir las normas vigentes, contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta o Avión y disposiciones complementarias.

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

ARTICULO 13: COMISION INTERNA.- Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio y preparar los estudios previos a las propuestas que hayan de elevarse a la Autoridad Laboral, se crea en el seno de la Empresa una Comisión Interna de carácter ejecutivo, compuesta por cuatro representantes de la Compañía y cuatro de los Auxiliares de Vuelo, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

Son competencias de esta Comisión:

- Los asuntos relacionados con la vigilancia, interpretación y aplicación del Convenio.
- Las materias reguladas en Convenio en que existan lagunas que dificulten su desarrollo.
- La elaboración de estudios y documentos, bien sean para elevar a la consideración del órgano a quien compete la decisión o para ser tenidos en cuenta en futuros Convenios.
- La Comisión podrá adoptar acuerdos de obligado cumplimiento -- cuando ambas partes componentes estén conformes. Esto no impedirá que se pueda plantear la anulación o revocación de dichos acuerdos ante la Autoridad competente, sin suspensión de la efectividad de los mismos, en tanto se resuelve sobre tal pretensión.
- La Comisión Interna será consultada sobre la elaboración, por parte de la Compañía, de disposiciones que afecten a las condiciones laborales de los Tripulantes Auxiliares.

Cuando la Empresa tenga conocimiento de la comisión de un hecho que pudiera ser considerado como grave o muy grave, lo trasladará, con expresión de las circunstancias que concurran, al Comité de Empresa, que, en el plazo de ocho días desde la recepción de los antecedentes, mani-

festará su criterio respecto de aquél hecho. Durante este plazo no se procederá al establecimiento de sanción por el hecho comunicado.

ARTICULO 14: NORMAS PROCESALES DE LA COMISION INTERNA.- El orden del día de cada sesión incluirá los temas presentados hasta ocho días antes de su fecha.

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

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

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

ARTICULO 15: TRATO MAS FAVORABLE.- Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestare a soluciones dudosas, se aplicará, en cada caso concreto, aquella que sea más favorable a los Tripulantes. Cuando la Comisión Interna, en materia de interpretación y aplicación del Convenio, llegue a la conclusión de que la norma a aplicar no ofrece un sentido claro, resolverá en el que más favorable resulte para el trabajador.

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

ARTICULO 16: REGULACION DE EMPLEO.- Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera autorizada y no afectara a la totalidad de la plantilla, y a salvo de lo estipulado en las disposiciones legales vigentes se considerará al grupo de Auxiliares de Vuelo en su conjunto en orden inverso a su antigüedad administrativa.

CAPITULO II

DEFINICIONES, FUNCIONES Y CLASIFICACIONES

SECCION PRIMERA

DEFINICIONES

ARTICULO 17: ALCANCE DE LAS DEFINICIONES.- Se desarrollará en este capítulo la definición de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan, prevaletiendo, en el ámbito laboral, esta redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación sobre cualquier otra existente.

ARTICULO 18: 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.

ARTICULO 19: TRIPULANTE AUXILIAR.- Tripulante en posesión de licencia y calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

ARTICULO 20: 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 tienen encomendada.

ARTICULO 21: AUXILIAR DE VUELO.- Tripulante en posesión del certificado expedido por la Autoridad Aeronáutica que le acredite como tal, encuadrado en el grupo laboral correspondiente, y que tiene como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar, en todo momento, el bienestar del pasajero.

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

Asimismo, el Auxiliar de Vuelo deberá estar en posesión de la correspondiente tarjeta de salvamento, cuando así lo disponga la Autoridad Aero-náutica.

SECCION SEGUNDA

FUNCIONES

ARTICULO 22: JEFE DE CABINA.- Auxiliar de Vuelo que, superados los cursos de capacitación y nombrado por la Compañía, desempeña, por delegación del Comandante, el mando de la Tripulación Auxiliar para dirigir, supervisar y realizar la operación de aquélla.

Los Jefes de Cabina habrán de tener la nacionalidad española.

SECCION TERCERA

CLASIFICACIONES

ARTICULO 23: CLASIFICACION LABORAL.- Los Auxiliares de Vuelo se clasifican, a efectos laborales, en un grupo profesional de igual denominación.

ARTICULO 24: ANTIGUEDAD LABORAL.- Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de AVIACO y descontándose el permancido en excedencia voluntaria o por maternidad.

ARTICULO 25: ESCALAFON LABORAL.- La Empresa cerrará el día 31 de Diciembre de cada año un escalafón laboral en el que encuadrará a los Auxiliares de Vuelo, ordenados de acuerdo con el tiempo de servicios efectivo en su grupo.

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

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

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

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

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

ARTICULO 26: CLASIFICACION ECONOMICA.- Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un Tripulante pueda alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos, con independencia de su puesto de trabajo.

Se establecerá los niveles 10, 1B, 1A, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

ARTICULO 27: ESCALAFON PROFESIONAL DE AUXILIARES DE VUELO, ORDENACION JEFES DE CABINA.- En este escalafón se relacionarán, especificando la

edad y antigüedad en la Compañía, los Auxiliares de Vuelo por el tiempo efectivo de servicio en la Compañía. De ser igual este tiempo, se ordenarán de acuerdo con su fecha de ingreso en el grupo laboral, y si ésta fuera la misma, según las calificaciones obtenidas a la vista de las condiciones que acrediten y de las pruebas superadas.

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

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

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

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

T' = Número de Tripulantes Auxiliares en plantilla al comenzar la excedencia.

T = Número de Tripulantes Auxiliares en plantilla a la reincorporación de la excedencia.

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

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

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

El escalafón profesional y la ordenación de los Jefes de Cabina se cerrará el 31 de Diciembre de cada año, publicándose antes del 31 de Marzo siguiente. Las reclamaciones contra el mismo, se plantearán conforme al procedimiento establecido en el artículo 25 respecto al escalafón laboral.

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

CAPITULO III

INGRESO, PROGRESION Y PROMOCION

ARTICULO 28: ADMISION.- La admisión del personal Auxiliar de Vuelo de la Compañía, se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 29 y 30.

ARTICULO 29: CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO.- Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes para ingresar en la plantilla de la Compañía, serán fijadas por la Dirección, que establecerá, en cada momento, pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo, a superar junto a las restantes normas a cumplir.

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

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

ARTÍCULO 30: PREFERENCIA PARA EL INGRESO.- En igualdad de condiciones, tendrá preferencia para el ingreso, además de las establecidas con carácter general por la legislación vigente:

- Quiénes desempeñen o hayan desempeñado funciones en la Empresa

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

ARTÍCULO 31: CAMBIO DE AVIÓN DE AUXILIARES DE VUELO.- La asignación de Auxiliares de Vuelo a las flotas, se hará de acuerdo con las necesidades de éstas por el orden del escalafón profesional, correspondiendo a los de número más bajo la flota de superior categoría.

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

Los Auxiliares de Vuelo podrán volar dos tipos de avión. El primero de ellos será el que les corresponda conforme a los criterios expuestos en los párrafos precedentes, el segundo será el consecutivo superior o inferior, aplicándose los mismos criterios. El segundo tipo de avión - que corresponda no se aplicará hasta que haya vencido la tarjeta de salvamento que en cada momento se tenga.

Cuando una flota sufra reducción o aumento de Tripulantes, podrán ser reprogramados los Auxiliares en su segunda flota, pero en un mismo mes no podrá programarse inicialmente volar en 2 flotas distintas.

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

ARTÍCULO 32: ASIGNACION VOLUNTARIA DE TIPO DE AVION A AUXILIARES DE VUELO.- Cuando un Auxiliar de Vuelo solicite pasar a tipo de avión de inferior categoría al que, según el escalafón profesional le corresponde, permanecer en el que se tiene asignado cuando proceda paso a otro superior, se accederá a su solicitud dentro del plazo de dos meses y quedará obligado a permanecer en el que voluntariamente han elegido durante un plazo mínimo de doce meses. Estas peticiones habrán de presentarse por escrito, se concederán por orden de petición y, en caso de igualdad en la fecha de la misma, por antigüedad en el escalafón profesional. Si siendo, además, preferencia, los Auxiliares de Vuelo que no hayan utilizado anteriormente su facultad de renuncia.

En el caso de que un Auxiliar de Vuelo solicite asignación voluntaria de tipo de avión, una vez cumplidos los doce meses que en el mismo se determinan, si desea seguir en el avión elegido tendrá que hacer nueva solicitud y cumplir nuevamente el plazo anteriormente citado. En caso de que, por necesidades de programación, se necesitase retirar algún Auxiliar de la flota en la que está voluntariamente, se retirará el último que solicitó pertenecer a dicha flota.

ARTÍCULO 33: PROMOCION.- La promoción de los Auxiliares de Vuelo, podrá darse por cambio de nivel en su grupo laboral.

ARTÍCULO 34: CAMBIO DE NIVEL.- La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Auxiliar de Vuelo se cumplan las tres condiciones siguientes:

- a. Haber permanecido dos años en el nivel alcanzado excepto para promocionar a los niveles "A", "B" y "C" en que se requiere una permanencia de 3, 5 y 7 años respectivamente, en el nivel anterior. Para promocionar al nivel "D", habrá de haber permanecido en el nivel "B" seis meses.
- b. Haber completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por su flota o flotas en que haya permanecido durante este tiempo, excepto las personas que hayan desempeñado cargos

directivos o las gestantes que presten servicio en tierra en ese estado.

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

ARTÍCULO 35: CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO.- Cuando un Auxiliar de Vuelo, cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 34, no supere los exigidos en el apartado c) del mismo artículo, quedará diferida su promoción en el doble del tiempo exigido para la promoción normal o, alternativamente, hasta que haya superado la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

ARTÍCULO 36: 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 Tripulantes que considere oportuno, con los efectos económicos que corresponden.

ARTÍCULO 37: OPCION A CAMBIO DE GRUPO.- En las mismas condiciones que establezca la Compañía para los Tripulantes Técnicos se concederá también la opción a tal fin a los Auxiliares de Vuelo.

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

CAPITULO IV

SITUACION DEL PERSONAL

ARTÍCULO 38.- VINCULACION.- Los Tripulantes, según su permanencia en la Empresa, pueden ser fijos o contratados conforme a la legislación vigente.

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

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

ARTÍCULO 39: FIJOS.- Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

ARTÍCULO 40: PERIODO DE PRUEBA.- Los Tripulantes contratados permanecen en situación de prueba durante un período de tres meses, cualquiera que sea la forma de contratación. Durante dicho período la Compañía y el Tripulante podrán rescindir la realización laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

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

ARTÍCULO 41: 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
- Excedencia voluntaria
- Excedencia especial
- Servicio Militar
- Baja por enfermedad o accidente
- En suspensión de actividad
- Escala Pasiva y Rese temporal en vuelo.

ARTÍCULO 42: TRIPULANTE EN ACTIVO.— Son los Tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñan el servicio de la Compañía. Las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

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

ARTÍCULO 43: COMISIÓN DE SERVICIO.— Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los Tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

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

ARTÍCULO 44: TRIPULANTES CON LICENCIA.

1.- Licencia retribuida

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

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

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

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

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

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

1.2. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

1.4. Un día natural para traslado del domicilio habitual.

En todos los casos de concesión de licencia retribuida, los empleados 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 motivan su concesión.

2.- Licencia no retribuida

Actualmente, los Auxiliares de Vuelo tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda a treinta días, ininterrumpidos o no, para asuntos particulares.

La Compañía se obliga a conceder licencia no retribuida a un mínimo de un 5 por 100 de los Auxiliares de Vuelo. Igualmente se obliga a

que los Auxiliares de Vuelo incluidos en los niveles 10 a 4 (inclusive) tendrán derecho hasta tres meses de licencia no retribuida, habiéndose cargo la Empresa del 100 por 100 de las cotizaciones de la Seguridad Social. En todos los casos, de acuerdo con las disponibilidades de personal en las flotas y bases en cada momento e independientemente de haber disfrutado las vacaciones anuales.

Las vacaciones forzosas tendrán prioridad sobre la licencia no retribuida.

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

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

ARTÍCULO 45: EXCEDENCIA VOLUNTARIA.

1.- Podrán solicitarla los Auxiliares de Vuelo que lleven al menos un año de servicios efectivos en AVIACO.

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

La Compañía estará obligada a conceder excedencia a un Auxiliar de vuelo por cada quince o fracción de la plantilla dentro de este 0/1 po. No se computará a efectos de este cupo las excedencias por maternidad concedidas al amparo de las normas laborales vigentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

7.- A efectos de puntuación de vacaciones y desplazamientos se estará, en el momento de la reincorporación, a lo dispuesto en el artículo 96.3.

ARTICULO 46: EXCEDENCIA ESPECIAL.- Dará lugar a esta situación el nombramiento por decreto o elección para cargos políticos, sindicales o de carácter público cuando se ejercen sea incompatible con la prestación de servicios en AVIAE.

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

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

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

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

ARTICULO 47: SERVICIO MILITAR.- Los Tripulantes que sean requeridos por carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios tendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período le será computado como tiempo de servicio efectivo, y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima garantizada por razón de viaje.

ARTICULO 48: BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE.- Se considera en esta situación al Tripulante que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se haya cumplido los trámites médicos administrativos señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanecen en activo los enfermos, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 34, apartado b), que excepcionalmente reparará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

ARTICULO 49: SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD.- Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente - por la Autoridad Judicial, o Gubernativa o por la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga, siendo su reincorporación inmediata en el caso de ser tal resolución favorable al Tripulante.

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

ARTICULO 50: PREAVISO EN LAS PETICIONES DE BAJA.- Las peticiones de baja en la Compañía por los Auxiliares de Vuelo deberán solicitarse por escrito con un mes de preaviso.

CONTENIDO

RÉGIMEN DE TRABAJO Y DESTAQUE

SECCIÓN PRIMERA

DEFINICIONES

ARTICULO 51: 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.

ARTICULO 52: BASE PRINCIPAL.- Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del Tripulante para su residencia habitual o en su defecto, el domicilio social de la Compañía.

ARTICULO 53: DESTAQUE.- Situación en la que se encuentra el Tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a nueve días, sin exceder de siete meses.

La duración máxima del destacamento forzoso será de un mes.

ARTICULO 54: RESERVA.- Situación en la que se encuentra el Tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a siete meses, sin exceder de dos años.

ARTICULO 55: DESTINO.- Situación en la que se encuentra el Tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a dos años.

ARTICULO 56: VUELO DE SITUACIÓN, POSICIÓN Y FERRY.- Son vuelos de situación los realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un vuelo asignado o a la terminación del mismo.

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

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

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

ARTICULO 57: TRIPULACION AUXILIAR MÍNIMA.- La que como tal fija para cada caso y avión la Autoridad Aeronáutica.

ARTICULO 58: TRIPULACION AUXILIAR OPERATIVA.- Es la mínima necesaria para garantizar la consecución del servicio a bordo programado. En DC-8 es de seis Auxiliares en vuelos internacionales y cinco en los nacionales; en DC-9, cuatro para vuelos a Escandinavia y tres para los restantes; en F-27, uno, salvo en vuelos internacionales, que habrá de ser de dos. Estas dotaciones se reducirán a las especificadas a continuación cuando la ocupación del avión no exceda de los pasajeros que se definen:

	AUXILIARES DE VUELO	PASAJEROS
DC-8	5	142
DC-8	4	114
DC-8	3	85
DC-8	2	56
DC-8	1	28
DC-9	2	71
DC-9	1	36
F-27	1	21 (vuelos internacionales)
VUELOS CARGA	1	--

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

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

ARTICULO 59: TRIPULACION AUXILIAR REFORZADA.— La que comprende Tripulantes adicionales, poseedores de licencia que les permite ocupar puesto de trabajo en el avión, con objeto de facilitar a los miembros de la Tripulación un descanso parcial en el vuelo.

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

ARTICULO 60: AUXILIAR DE VUELO EN SITUACION.— Es el Auxiliar de Vuelo que, por necesidades de programación, debe despiantarse por cualquier medio a un aeropuerto correspondiente a ciudad distinta de aquella en que se encuentra el Auxiliar o desde éste, para empezar o terminar las obligaciones asignadas por la Empresa.

ARTICULO 61: TIEMPO DE VUELO.— Se considera como tal el transcurrido desde el momento en que la aeronave, por su propia fuerza motriz, se pone en movimiento para emprender el vuelo hasta que, realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores.

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

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

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

ARTICULO 62: TIEMPO DE VUELO ESTANDAR.— 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 los recorridos normalizados de salida, la ruta en comendada, 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 Aeroespacial.

ARTICULO 63: HORA DE VUELO DIURNA Y NOCTURNA.— Será diurna la comprendida entre las ocho y las veintiuna del lugar donde se inició la actividad.

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

ARTICULO 64: TIEMPO A DISPOSICION DE LA COMPAÑIA.— Todo el tiempo que transcurrirá durante la realización de un servicio o serie de servicios, contado desde que los Auxiliares de Vuelo hacen su presentación en el Aeropuerto donde tienen la base hasta su regreso a dicho Aeropuerto, más treinta minutos.

ARTICULO 65: ACTIVIDAD COMPLEMENTARIA.— Todo el tiempo comprendido entre los períodos de actividad aérea fuera de la base, restatemente, presencia o descanso, excluido el tiempo de descanso.

La Compañía estudiará la posibilidad de establecer en el futuro una tarifa retributiva para esta actividad.

ARTICULO 66: ACTIVIDAD AEREA.— El tiempo computado desde la presentación de un Tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de ter-

minar un período de descanso, para realizar un servicio de vuelo hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez terminada la última etapa de aquél.

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

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

En aquellos casos en los que el trámite de aduanas, 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.

ARTICULO 67: ACTIVIDAD AEREA INCREMENTADA.— Es la que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

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

ARTICULO 68: ACTIVIDAD EN TIERRA.— Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía. Estas serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades de representación del personal.

ARTICULO 69: ETAPA.— El trayecto comprendido entre un despegue y la toma siguiente.

ARTICULO 70: SERVICIO.— Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o serie de etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios períodos de descanso parcial fuera de la base.

ARTICULO 71: SERIE DE SERVICIOS.— Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en base.

ARTICULO 72: 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 asignen.

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 siete (7) horas. Si se realiza en instalaciones adecuadas en el 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 vuelos a realizar.

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

Si la imaginaria va seguida de un día libre no fijo, éste podrá ser cancelado sin el preaviso correspondiente cuando haya que ser utilizado como consecuencia de un servicio que haya comenzado dentro del día de la imaginaria. Se intentará no programar días libres no fijos después del servicio de imaginaria.

ARTICULO 73: SERVICIO DE RETÉN.- Tripulante en disposición de pasar a prestar un servicio con un preaviso de cuatro horas. A efectos de límite de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad aérea.

Si el retén va seguido de un día libre no fijo, éste podrá ser cambiado sin el preaviso correspondiente cuando tenga que ser utilizado como consecuencia de un servicio que haya comenzado dentro del día de retén. Se intentará no programar días libres no fijos después del servicio de retén.

ARTICULO 74: INCIDENCIAS.- Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Se le podrán nombrar los servicios que se considere oportunos con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de imaginaria y retén.

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

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

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

Durante el mes de incidencias sólo se programarán los 6 días libres fijos en grupos de 3 y 3. El resto de los días libres se comunicarán en el chequeo de la mañana precedente.

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

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

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

ARTICULO 75: DIA FRANCO DE SERVICIO.- Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo.

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

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

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

ARTICULO 76: DIA LIBRE.- Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante sin que deba ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

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

ARTICULO 77: LUGAR DE DESCANSO.- El alojamiento que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes o el domicilio de los mismos.

ARTICULO 78: TIEMPO DE DESCANSO.- Se entiende por tiempo de descanso, el asignado a un Tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos periodos de actividad aérea.

ARTICULO 79: PERIODOS DE DESCANSO.-

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

El descanso mínimo será de 10 horas después de un vuelo de situación, siempre que no se realice actividad alguna en el día de que se trate.

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

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

3.- 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 ocho y las dieciséis horas locales, y el mismo período incrementado en 50 por 100 en los demás casos.

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

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

4.- Cuando en la realización de un solo servicio se han cruzado husos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (opuestas) sólo 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 3.

5.- Periodos de descanso en la base:

a) Después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 94, el 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 treinta y seis horas.

Este período de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las veintitres y las siete horas locales. Este será ampliado a cuarenta y ocho 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.

ARTICULO 80: DESCANSO PARCIAL EN VUELO.- Tiempo durante el que un Tripulante, por estar la tripulación reforzada y disponiendo a bordo de una butaca de pasajero, queda relevado de toda función a bordo.

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

ARTICULO 81: DESCANSO PARCIAL EN TIERRA.- Tiempo durante el que un Tripulante puede descansar en lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

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

El descanso parcial en tierra se considera de actividad aérea.

ARTICULO 82: LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA NORMAL.- Se considera límite de actividad aérea normal el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

ARTICULO 83: MAXIMO DE ACTIVIDAD AEREA.- Es el que se obtiene incrementado el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel del que puede disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes (arts. 87 y 89) no será programable.

ARTICULO 84: EJECUCION OPCIONAL DEL COEFICIENTE DE PROGRAMACION.- Con limitación de que el número de Auxiliares no exceda del 10 por 100 de los pertenecientes a la flota y base de que se trate, a los veinticuatro años de servicio en vuelo en la Compañía y cumplidos los cincuenta años de edad se podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada, compensándolas con días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas en relación con el resto de los Auxiliares de la misma flota y base que no se hallen en iguales circunstancias.

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

SECCION SEGUNDA

LIMITACIONES Y REGULACIONES

ARTICULO 85.- 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, garantizado los períodos de descanso correspondientes y procurando no ajustar el límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

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

Trimestralmente, la representación de los Tripulantes Auxiliares, juntamente con la Dirección de la Compañía, analizará las desviaciones ha-

bidas respecto de lo establecido en el párrafo anterior y estudiará las posibles medidas correctoras.

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

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

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

- 75 minutos: Vuelos transoceánicos.
- 45 minutos: Vuelos internacionales.
- 30 minutos: Vuelos nacionales.

Con los mismos efectos contemplados en el párrafo anterior, los tiempos de escala que no tengan carácter de técnicos serán en programación de:

- a) Fokker 27: 20 minutos.
- b) DC-9: 30 minutos en escalas nacionales y 45 minutos en escalas internacionales.
- c) DC-8/63 y DC-10: 60 minutos, excepto en aquellos aeropuertos en los que se compruebe que, dada su densidad de tráfico, pueda despacharse el vuelo en tiempo inferior.

La Dirección de la Compañía y la representación de los Auxiliares de Vuelo admiten de hecho que puede haber casos excepcionales en los cuales se haga necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelos en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de 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.

ARTICULO 86: LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA MENSUAL.- El número máximo de actividad aérea mensual a efectos de programación es de ciento noventa horas.

ARTICULO 87: LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA:

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

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

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

- 60 minutos en vuelos nacionales y europeos.
- 90 minutos en vuelos transoceánicos.

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 la base, sólo a efectos de duración del descanso básico subsiguiente.

Independientemente de lo establecido en el párrafo anterior:

- a) Cuando se esté en actividad aérea entre las cero y las seis horas y la misma dure seis horas o más, el descanso se efectuará en el lugar donde termine dicha actividad.
- b) No pasará nunca de dieciocho horas el tiempo comprendido entre la iniciación del servicio y treinta minutos después de la llegada a base.

ARTICULO 88: INCREMENTO DE ACTIVIDAD EN DIA DE SERVICIO.- La Compañía podrá incrementar, hasta el límite de la actividad aérea normal previsto en el artículo 87, la actividad de un Tripulante después del servicio programado, siempre y cuando el regreso sea al mismo punto del programa.

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

ARTICULO 89: FACULTADES DEL COMANDANTE:

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

60 minutos en vuelos nacionales y europeos.
90 minutos en vuelos transoceánicos.

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

Conforme a los mismos principios, incluida la necesaria consulta a los Auxiliares de Vuelo, cuando el período de descanso empiece más tarde de lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida.

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

c) No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan y siempre que a su juicio, la seguridad en vuelo no se vea afectada por que alguno o algunos de los Tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos, se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que pueda 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 exigiere, 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.

ARTICULO 90: CAMBIOS 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 veintidós horas (hora local) del día anterior al comienzo del mismo y como mínimo diez horas antes de la iniciación de éstos a efectos de que al Tripulante descanse debidamente.

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

b) Fuera de base:

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

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

ARTICULO 91: SERVICIOS EN NAVIDAD Y FIN DE AÑO.- A los Auxiliares que les corresponde volar con carácter forzoso en Nochebuena, Navidad, Nochevieja o Año Nuevo, se les computará un punto por cada uno de dichos días en los que vuele.

En estas fechas volarán primero los Auxiliares que tengan menor puntaje y en el caso de que ésta sea igual, volarán los de menor número de orden en el escalafón profesional.

ARTICULO 92: LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO.- Los límites máximos de horas de vuelo, contados "calzo a calzo" (diez minutos de rodaje por etapa), son los siguientes:

Límite mensual	82
Límite trimestral	235
Límite anual	800

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

ARTICULO 93: LIMITE DE ETAPAS.- El máximo de etapas programables en un período de veinticuatro horas será de seis. No obstante, se podrán regular 6 etapas en un día natural sin sobrepasar las 7 en 24 horas, cuando se trate de vuelos nacionales fuera de base. En cualquier caso no se considerarán etapas los vuelos de situación de regreso a base.

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

ARTICULO 94: LIMITE DE SERIES DE SERVICIOS.- A efectos de programación será de cinco días.

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

Para los vuelos en que se crucen más de cuatro 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 para estudiar los descansos compensatorios correspondientes.

ARTICULO 95: 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 diez días libres. Estos meses serán los de Julio, Agosto, Septiembre y Octubre. Seis de tales días fijos en grupos de tres en tres. En todo caso, los diez días mencionados deberán disfrutarse dentro del mes a que correspondan.
- 2.- Cuatro meses de al menos once días libres, seis de ellos fijos en grupos de tres en tres.
- 3.- Dos meses de dieciséis días libres, de los que al menos catorce serán consecutivos, computando cada mes, por estos catorce días, treinta horas de vuelo, a las que se añadirán las realizadas por el Tripulante durante los demás días del mes para su cómputo conjunto.
- 4.- Dos meses de veinte días libres, de los que dieciocho serán consecutivos, computando cada mes, por estos dieciocho días, treinta y

seis horas de vuelo, a las que se sumarán las efectuadas por el Tripulante en los festivos días del mes para su cómputo conjunto y garantizando en todo caso un mínimo de sesenta y cinco horas a sus hijos en cada uno de estos meses.

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

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

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

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

6.- Cuando, por su antigüedad, un Auxiliar de Vuelo tenga derecho a días libres adicionales, su disfrute se atenderá a las siguientes normas:

- Si las necesidades del servicio lo permiten se unirán a los períodos de vacaciones.
- Tendrán la consideración de días libres fijos (no móvil por la Compañía).
- En el caso de que no se disfruten unidos a los períodos de vacaciones, tendrán que unirse a un grupo de tres días fijos.

7.- La suma de días libres y vacaciones supondrá un total de ciento cuarenta y seis días al año como mínimo, salvo en los casos en que se vean aumentados por la tarifa establecida en el punto 8.

Respecto a los días libres, se establece:

- Los seis señalados como fijos no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- Todo día en que un Tripulante debe pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento se considera de servicio. Si con motivo del reconocimiento médico en el CIMA fuera necesario un vuelo de situación, el día anterior a dicho día se seguirá considerando libre a pesar de volar dicho día.
- Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los sábados, a partir del mediodía, y domingos, si es impartido por la Compañía. Si se realiza fuera del ámbito de la Compañía, se dará un día libre por semana.
- Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencias, deberá disfrutar, durante el mes, la totalidad de los días naturales libres que corresponden.
- Los Tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino deberán disponer de dos, seis y ocho días libres, respectivamente, además de los que les corresponden, para organizar su traslado. Al reincorporarse a su residencia habitual dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación.
- Los Tripulantes que hayan de efectuar un destacamento por más de un mes, además de los que le corresponden, dispondrán de un día libre más, que utilizarán para incorporarse o regresar del mismo, a su elección.

8.- 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, al mes que lo solicite, hasta completar 156 días-año.

9.- Por cada cinco años de servicio efectivo en la Compañía, los Tripulantes tendrán derecho a los siguientes días libres adicionales:

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

ARTICULO 96: PREAVISOS.- Las programaciones mensuales deberán ser comunicadas el día 25 del mes anterior.

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

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

SECCION TERCERA

VACACIONES

ARTICULO 97: DEFINICION.- Los Tripulantes gozarán de treinta días de vacaciones.

ARTICULO 98: DIVISION.- Las vacaciones se disfrutarán en un sólo período o en dos, ninguno de ellos inferior a quince días, a salvo de lo dispuesto específicamente en el artículo 95.

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

ARTICULO 99: VACACIONES Y DESPLAZAMIENTOS:

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

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

2.- Los Tripulantes en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos que los de la base principal. Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino siguiendo los mismos principios de los componentes de la base principal.

El pase de un Tripulante a la situación de residencia o destino o su vuelta a la base principal, serán considerados como pase de flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

3.- Se confeccionarán dos listas de Auxiliares por orden de puntuación de vacaciones y desplazamientos, respectivamente. Cuando un Auxiliar de Vuelo se reincorpore de una excedencia voluntaria o por maternidad, se le aplicarán los puntos de vacaciones o desplazamientos que

correspondar al puesto que ocupará en las listas citadas, puesto que se determinará por aplicación de la siguiente fórmula:

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

Siendo:

- N: Número de orden que en las listas corresponde al Auxiliar cuando se incorpora de la excedencia.
- N': Número de orden que igualmente en la lista tenía cuando se fué de excedencia.
- T: Número de Auxiliares en las listas al comenzar la excedencia.
- T': Número de Auxiliares en las listas al incorporarse de la excedencia.

ARTICULO 100: SOLICITUDES.-

- 1.- Entre el 15 de Septiembre y el 15 de Octubre, las flotas emitirán a cada Tripulante una papeleta de petición en la que se podrá solicitar los turnos que se deseen, por orden de preferencia.
- 2.- Las papeletas con los turnos solicitados deberán ser devueltos 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.

ARTICULO 101: PUNTUACION.- Valorando los meses del año a fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos se establece como sigue:

	PUNTOS	1ª QUINCENA	2ª QUINCENA
1. Julio y Agosto	24	12	12
2. Septiembre	16	10	6
3. Junio	12	4	8
4. Abril y Mayo	8	4	4
5. Diciembre	6	0	6
6. Enero, Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre	0	0	0

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

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

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

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

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales se sumarán a las de los años anteriores al 31 de Diciembre de cada año y serán expuestas en público en el mes de Enero de cada año.

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

Los Tripulantes que cambien de flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en la anterior.

ARTICULO 102: CONTECION.- La representación de los Auxiliares de vuelo vigilará y participará en la elaboración de turnos de vacaciones.

Se hará dentro de cada flota, de acuerdo con los criterios que siguen:

- 1.- VOLUNTARIAS.- Tendrá prioridad el Tripulante con menor puntuación. El empate se resolverá en favor del de menor número en la clasificación profesional.
- 2.- FORZOSAS.- Se atribuirán aplicando en orden inverso la regla establecida en el párrafo precedente. Se podrán asignar turnos forzados por períodos de quince días si entre ellos se intercalan tres o más quincenas de actividad. Ningún Tripulante será enviado forzoso de vacaciones hasta que los de puntuación superior a la suya hayan disfrutado los primeros quince días.
- 3.- Tendrá preferencia la asignación de vacaciones voluntarias sobre las forzadas.
- 4.- Cuando las vacaciones de un instructor coincidan con el período de instrucción programado, tendrá prioridad este último.

ARTICULO 103: NOTIFICACION.- El señalamiento de vacaciones se hará con al menos treinta días de antelación a su comienzo. Hasta esta comunicación no será definitiva la determinación de la fecha de vacaciones.

ARTICULO 104: PERIODOS DE AGRUPAMIENTO.- Los Tripulantes podrán disfrutar los períodos de agrupamiento durante los meses de enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio, noviembre y diciembre.

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

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

SECCION CUARTA

DESPLAZAMIENTOS

ARTICULO 105: SOLICITUD.-

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

- Cuando razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una variante 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 52, 53 y 54, abonándose al Tripulante las diferencias si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

ARTICULO 106: PROCEDIMIENTO.-

- Las flotas ofertarán por escrito y harán públicos, con la mayor antelación posible y con 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 con mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

ARTICULO 107: PUNTUACION.-

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

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

- El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponda por el coeficiente asignado a la misma.
- Al Tripulante que vaya voluntariamente destacado se le sumarán a la puntuación obtenida en el párrafo anterior, dos puntos por cada vez que permanezca en esta situación.
- Las puntuaciones adquiridas en cada situación se sumarán al total de puntos que tenga el Tripulante inmediatamente después de terminada la misma. Los totales estarán expuestos en la relación de Tripulantes existentes en cada flota.
- Los Tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán, como puntuación inicial, la del Tripulante que la tenga más alta.

ARTICULO 108: CONCESION.- La asignación de las situaciones de destacamento, residencia y destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso.

1. VOLUNTARIO:

Tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado el de más baja puntuación, y en caso de ser ésta igual, el de menor número de orden en el escalafón profesional. No obstante lo anterior, no se podrá pedir destacamento, residencia o destino voluntario hasta tanto no hayan rotado todos los Tripulantes pertenecientes a una misma flota.

2. FORZOSO:

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

- El turno será aplicado, dentro de cada flota, de mayor a menor número de orden dentro del escalafón.
- Cuando un Tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezcan.
- Todo Tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Tripulante si ambos acceden y ello no entra en conflicto con la planificación de las flotas (turnos de vacaciones, servicios, etc) quedando obligados a ocupar el turno de este último cuando le toque.
- Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal serán considerados como forzosos a todos los efectos.
- La representación de los Auxiliares de vuelo vigilará y participará en la elaboración de los turnos de desplazamiento.

ARTICULO 109: DESTACAMENTOS NETOS.-

- 1.- La Compañía podrá destacar con carácter forzoso a los Auxiliares, 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 95.3, por lo que la duración de este destacamento será de 16 ó 17 días, según sean los meses de 30 ó 31 días, respectivamente, incluidos en esos 16 ó 17 días los dos días libres que no son consecutivos. En el mes de Febrero, la duración será de 14 ó 15 días.
- 2.- A los sólo efectos de este destacamento no serán de aplicación las siguientes normas del Convenio:
 - 2.1. Apartados e) y f) del punto 7 del artículo 95, que determina los días libres adicionales en caso de desplazamiento.
 - 2.2. Artículo 103, Períodos de agrupamiento, que no permite disfrutar períodos de agrupamiento de 16 días en los meses de Julio, Agosto, Septiembre y Octubre.

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

El número de Auxiliares que deberán ser destacados será determinado en cada caso por la Dirección de Operaciones, que también determinará el número de Auxiliares de los grupos A) y B), que formarán el total de los destacados de cada mes y que se determinan en el apartado 4.

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.

- 3.1. Voluntarios: Tendrá prioridad el de más baja puntuación, y si ésta fuera igual, el de menor número de orden en el escalafón profesional.
- 3.2. Forzosos: El turno será aplicado al que tenga más puntuación, y si ésta fuera igual, al de mayor número de orden en el escalafón profesional.

Todo Auxiliar enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Auxiliar 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 Auxiliar con quien se cambie cuando a éste le corresponda, a su vez, este destacamento.

- 4.- Asignación de turnos: Para la realización de los turnos se harán dos grupos de Auxiliares:

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 Auxiliares.

- 5.- Peticiones para realizar los turnos de destacamento: Se harán de acuerdo con lo determinado en el artículo 106.
- 6.- 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 artículo 107.
- 7.- El régimen económico será el determinado en el artículo 127.b), si bien, a elección del Auxiliar 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.
- 8.- Las vacaciones voluntarias de un mes completo tendrán prioridad, sobre los turnos de destacamentos. Al Auxiliar 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.
- 9.- 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 Auxiliares de Vuelo.
- 10.- Durante el período de destacamento neto no se podrán realizar más de dos días consecutivos de servicio excepto cuando estos dos días hayan unido a los vuelos de situación de incorporación al destacamento y al de regreso de ésta a la base.

CAPITULO VI

RETRIBUCIONES

ARTICULO 110: CONCEPTOS RETRIBUTIVOS.- Los Tripulantes fijos en plantilla serán retribuidos por los siguientes conceptos:

1.- RETRIBUCIONES FIJAS.

- 1.1. Sueldo Base
- 1.2. Premio de Antigüedad
- 1.3. Prima garantizada por razón de viaje.
- 1.4. Gratificaciones extraordinarias.
- 1.5. Gratificación por cierre de ejercicio.
- 1.6. Gratificación jefatura de cabina

2.- RETRIBUCIONES VARIABLES.

- 2.1. Prima por razón de viajes.
- 2.2. Plus de nocturnidad.
- 2.3. Prima de actividad aérea.
- 2.4. Comisiones por ventas a bordo.

3.- OTRAS PERCEPCIONES.

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

4.- PROTECCION A LA FAMILIA.

ARTICULO 111: SUELDO BASE.- Los sueldos base del grupo laboral de Auxiliares de Vuelo son los expresados para cada nivel en el Anexo I.

ARTICULO 112: PREMIO POR ANTIGÜEDAD.- El personal de plantilla recibirá en concepto de premio por antigüedad, un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía.

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

ARTICULO 113: PRIMA GARANTIZADA POR RAZON DE VIAJE.- Por este concepto percibirán los Auxiliares de Vuelo las cantidades especificadas en el Anexo I según nivel. Estas tablas están calculadas sobre la base de sesenta y cinco horas al precio del primer bloque.

ARTICULO 114: GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS.- Los Auxiliares de Vuelo percibirán, los días 17 de Julio y 23 de Diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima garantizada por razón de viaje y, para quienes les corresponda, la gratificación por jefatura de cabina.

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

ARTICULO 115: GRATIFICACION POR CIERRE DE EJERCICIO.- Por este concepto se concederá una gratificación por cierre de ejercicio, consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima garantizada por razón de viaje, o parte proporcional, en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva en el mes de Abril.

ARTICULO 116: GRATIFICACION POR JEFATURA DE CABINA.- Los Tripulantes - Auxiliares que desempeñen el cargo de Jefe de Cabina percibirán, quince veces al año, una gratificación equivalente al 30 por 100 del sueldo base y prima garantizada por razón de viaje correspondiente al nivel alcanzado.

A los Auxiliares de Vuelo que vuelen como puntos números 1 les será pagada la jefatura de cabina o la parte proporcional a razón de una diecinueveava parte de la misma por día volado, de acuerdo con el tiempo en que hayan actuado como tales puntos números 1.

ARTICULO 117: PRIMA POR RAZON DE VIAJE.- Será lo determinada para cada nivel en el Anexo I.

ARTICULO 118: PLUS DE NOCTURNIDAD.- Por este concepto se abonará un 15 por 100 de incremento sobre el tiempo de vuelo estándar de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 del Convenio.

ARTICULO 119: 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 I.

ARTICULO 120: COMISIONES POR VENTAS A BORDO.- Del total de ventas realizadas a bordo en cada flota se distribuirá un 5 por 100 a partes iguales entre todos los Auxiliares de Vuelo integrante de la misma.

Con independencia de lo anterior, el Jefe de Cabina percibirá un 5 por 100 de las ventas efectuadas por su tripulación, imputándoseles las deducciones o abonos pertinentes por pérdidas o errores.

El 10 por 100 se partirá por partes iguales entre todos los componentes de la tripulación auxiliar del vuelo en donde se hayan realizado las ventas.

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

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

ARTICULO 121: DIETAS.- Es la cantidad que se devenga para atender los gastos por comida y cena que se originen en los desplazamientos que se efectúen fuera de la base por necesidades de la Compañía.

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

ARTICULO 122: CLASE DE DIETA.- Las dietas se dividen en nacionales, extranjeras y de contacto, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

ARTICULO 123: COMPUTO DE DIETAS.- Se devengará media dieta de contacto cuando la actividad abarque períodos de tiempo comprendidos entre las trece y las quince o entre las veintiuna y veintitrés horas locales.

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

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

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

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

ARTICULO 124: ANTICIPO DE DIETAS.- La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Auxiliares.

El de dietas extranjeras será en dólar USA si la Compañía tuviera dis-

ponibilidad de la citada divisa y, en todo caso, proporcional en su cuantía al importe de la citada dieta o dietas a percibir.

ARTICULO 125: ACTUALIZACION DE DIETAS.- La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará semestralmente, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice del coste de la vida para el conjunto nacional, o el que en el futuro le sustituya, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y organismo al que pueda encomendar el Gobierno esta función.

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

A partir del 01.01.85 y hasta el 31.12.86 quedan congelados los importes de las dietas.

ARTICULO 126: GASTOS DE BOLSILLO.- Sin quedar englobadas en la dieta, y para atender gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, por cada fecha en que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el Anexo II, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

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

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

ARTICULO 127: GRATIFICACION POR DESPLAZAMIENTO.- Los Tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan destacados, en concepto de gratificación:

a) Si el destacamento es voluntario se retribuirá con una dieta de estancia equivalente en su importe a una dieta nacional por cada día que se permanezca en dicha situación.

b) El destacamento forzoso de un mes y el destacamento neto, serán retribuidos en la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el Anexo II. En este caso, se abonará también el importe de una dieta alimentaria por día de destacamento.

En estos destacamentos, a elección del Auxiliar y avisando con antelación a la Compañía, ésta abonará sólo la dieta alimentaria correspondiente a cargo de la misma el pago del hotel y desayuno.

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

ARTICULO 128: ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMENTO, RESIDENCIA O DESTINO.- Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegaran a alcanzar los plazos mínimos de tiempo establecidos para cada una de estas situaciones, el Tripulante recibirá como gratificación la que corresponde por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

ARTICULO 129: PROTECCION A LA FAMILIA.- Se regirá por la ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra ley que en el futuro mejore las actuales.

ARTICULO 130: TITULOS.- La Compañía establecerá los títulos cuya posesión por los Tripulantes dará lugar, en el momento de su reconocimiento, a la percepción, por una sola vez, de la cantidad que se fija.

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

ARTICULO 131: 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 o lo que realmente devengasen los Auxiliares de Vuelo 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 Auxiliares en incidencias, entre los Auxiliares que operen todo el mes en la misma, con exclusión de los enfermos de más de quince días, traspasaciones e incidencias y la parte proporcional del Auxiliar en vacaciones o en agrupamientos.

2. **Imaginarias.**- A efectos económicos, la situación de imaginaria devengará, las dos primeras imaginarias tres horas de vuelo cada una y las restantes en el mismo mes, cinco horas de vuelo por día permanecido en esta situación, a menos que se realicen vuelos de duración superior, en cuyo caso se tomará el valor más alto. En cualquier caso, la actividad aérea realizada se computará como tal.

Cuando un Auxiliar de Vuelo tenga programado un servicio de imaginaria y éste se le cambiase por un servicio de vuelo que devengue menos de cinco horas, cobrará lo correspondiente a la situación de imaginaria.

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

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

Por cada día efectivo de cursos o comisión de servicio se devengará 3,30 horas de vuelo. En ningún caso se harán fracciones de esta cantidad.

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

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

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

ARTICULO 132: LICENCIA RETRIBUIDA.- El Auxiliar de Vuelo en situación de licencia retribuida percibirá, además del sueldo base y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada en cada momento al precio del primer bloque o a la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

ARTICULO 133: VACACIONES.- Durante las vacaciones reglamentarias, los Auxiliares de Vuelo percibirán, además del sueldo base y premio por antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada, el importe del complemento hora devengada de quince horas, más cinco horas del segundo bloque según su nivel.

ARTICULO 134: TRASLADOS EN SITUACION Y REGRESO.- En los traslados en situación para iniciar un servicio o regreso a base, el Tripulante devengará el 50 por 100 del tiempo real invertido en el traslado como horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad aérea.

Las horas realizadas en estos desplazamientos no afectarán a las limitaciones establecidas en el artículo 93 del presente Convenio.

ARTICULO 135: ALOJAMIENTO.- La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las Tripulaciones en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

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

ARTICULO 136: 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 Delegación en el lugar de que se trate, el Tripulante abone el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía. Para esto, la Compañía proporcionará al Tripulante el importe aproximado de los gastos en la moneda más adecuada.

ARTICULO 137: COMIDAS DE TRIPULACIONES.- Las comidas de los Tripulantes se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. En los vuelos nacionales (excepto en 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. 30m. se regirán por lo establecido en el párrafo anterior.
3. Las comidas en los vuelos no incluidos en los párrafos anteriores podrán efectuarse a bordo y, sin que se resienta el servicio a los pasajeros, los Auxiliares realizarán su comida en turnos de dos personas en el transportín, disponiendo para ello del tiempo razonable y preciso, quedando el resto de los Auxiliares atentos al servicio.
4. Con independencia de lo anterior, la representación de los Tripulantes Auxiliares estudiará los problemas relativos a este tema, con vistas a mejorar y perfeccionar el sistema.
5. En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará la representación de los Auxiliares de Vuelo que dará su visto bueno.

ARTICULO 138: TRANSPORTE.- La Compañía abonará a cada Tripulante Auxiliar en concepto de compensación de transporte la cantidad de 10.000 pesetas res. que se devengará once veces al año.

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

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

CAPITULO VII

FORMACION PROFESIONAL Y ATENCIONES SOCIALES

ARTICULO 139: FINALIDAD.- Inspiradas por el principio de solidaridad, las Obras Sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.), como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, becas o ayudas a estudios, etc.).

Las previsiones, administración y distribución de estos fondos se ligará a cabo por el Fondo Solidario de Vuelo, constituido por representantes de la Compañía y de los Tripulantes Auxiliares, a través de los Comités de Ayuda a Estudios, de Prestaciones, etc. y los organismos auxiliares que sean precisos, constituidos todos ellos de forma paritaria.

ARTICULO 140: REGIMEN FINANCIERO.- De acuerdo con el artículo anterior el Fondo Solidario Interno de Auxiliares de Vuelo se financiará al 50 por 100 entre la Empresa y los Tripulantes.

ARTICULO 141: COTIZACION.- La cotización de cada Auxiliar de Vuelo a su Fondo Solidario Interno será de 165 pesetas mensuales, que podrá revisarse anualmente, por acuerdo de la Comisión Interna.

ARTICULO 142: GESTION.- La gestión de las Obras Sociales se hará a través de los órganos existentes o que se constituyan en el futuro, con participación de la representación de los Tripulantes, dando cuenta de la misma a la Comisión Interna anualmente, o a requerimiento de ésta, la cual podrá establecer las directrices a seguir en cada caso.

CAPITULO VIII

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

ARTICULO 143: DISPOSICIONES REGULADORAS.-

- 1) La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por Resolución de la Dirección General de Trabajo de 10 de Marzo de 1973.
- 2) El Fondo Social de Vuelo se rige por Reglamento vigente en cada momento.

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

ARTICULO 144: ENFERMEDAD.-

- 1) Todas las enfermedades de los Auxiliares de Vuelo que tengan su correspondiente parte de Baja de la Seguridad Social no serán deducidas.
- 2) Los Auxiliares de Vuelo que en un año natural estén enfermos hasta un máximo de dos veces año, y no tengan su correspondiente parte de baja de la Seguridad Social, no les será descontado su importe. No obstante se descontará el importe a la tercera y consecutivas veces que en el año natural se produzcan enfermedades sin partes de Baja.
- 3) Los importes deducidos en el año, como aplicación del 2º párrafo del punto 2), pasarán a engrosar el Fondo Solidario Interno de Auxiliares de Vuelo.

ARTICULO 145: ENFERMEDAD FUERA DE BASE.- Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o descurso fuera del territorio español y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social

cial del país de que se trate en virtud del Convenio firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervención quirúrgica, a los Tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la Base Principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

ARTICULO 146: ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL.— Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta o hasta que el Tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 19 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificas en el apartado 2) del artículo 144.

ARTICULO 147: NORMAS COMUNES.—

1. Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma las 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 impidiesen prestar servicios en vuelo extenderá los correspondientes partes que tendrán a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

ARTICULO 148: RECURSOS.— De estar disconforme el interesado con el informe emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someterse su caso a partir del día 19 de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un Tribunal Médico presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica si es posible y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

Los costes que originen la constitución de este Tribunal serán 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.

ARTICULO 149: RESPONSABILIDAD CIVIL.— La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la Tripulación y/o terceros por accidente derivados de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al Tripulante con arreglo a las pertinentes disposiciones.

En caso en que un tercero actúe contra los Tripulantes de la aeronave accidentada, la Empresa reembolsará al Tripulante las sumas que haya sido condenado.

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

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

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

La Empresa no interrogará a los Tripulantes antes de que hayan transcurrido setenta y dos horas desde el incidente o accidente y esté presente un representante de los Auxiliares de Vuelo.

ARTÍCULO 150: EDAD DE RETIRO.- La edad límite de retiro de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la autoridad competente para ello.

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

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

El retiro voluntario será a partir de los cincuenta y cinco años. La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro, tanto voluntario como forzoso, hasta que el Tripulante cumpla sesenta y cinco años de edad.

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

ARTÍCULO 151: TRASLADO DE CADAVERES.- En caso de fallecimiento de un Tripulante en servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA

Con el fin de optimizar los recursos humanos de la Empresa ante el posible establecimiento de líneas que operen en régimen de tercer nivel, la Representación de los Auxiliares de Vuelo, con presencia del personal afectado de la flota "Cerber-27", conjuntamente con la representación de la Dirección, analizarán las posibilidades de realizar funciones correspondientes al handling de pasajeros, tales como acompañamiento de dichos pasajeros, checkin, etc., siempre y cuando no se derivara perjuicio directo para otros colectivos de la Empresa.

SEGUNDA

Por ser en conjunto más beneficiosas para el trabajador las condiciones acordadas en el presente Convenio, serán éstas totalmente aplicadas

en las materias que en el mismo se regulan, quedando por tanto, sin efecto cualesquiera normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan a ellas.

TERCERA. NO REPERCUSION EN LOS PRECIOS

Por ser AVIACC una Empresa concesionaria de servicios públicos sus tarifas están sometidas a aprobación gubernativa, por lo que no es de aplicación al presente Convenio la cláusula sobre no repercusión en precios a que se refiere la Orden Ministerial de 24 de Enero de 1959.

CUARTA

Durante la vigencia del presente Convenio, 1985 y 1986, no se producirán promociones, quedando por tanto en suspenso los artículos que se refieren a este tema.

QUINTA

En el caso de disminuciones en la masa salarial homogénea en los años 1985 y 1986, las partidas resultantes deberán, necesariamente, revertirse sobre los trabajadores fijos en plantilla.

El posible ahorro sobre la masa del año 1985, se aplicará prioritariamente a las promociones siguiendo las siguientes reglas:

- 1.- Se aplicará la masa sobrante en 1985 respecto a 1984 hasta el tope de ahorro que se consiga, tan pronto sea conocida la masa del año 1985.
- 2.- La cantidad restante, si la hubiera, se repartirá de acuerdo con los criterios que exponga el Comité de Auxiliares de Vuelo. En el año 1986 se seguirá el mismo criterio respecto a promociones.
- 3.- Las promociones se efectuarán siguiendo el orden de fechas en que debieran haberse realizado y teniendo en cuenta que las que se deban realizar durante el año 1985, proyectadas sobre el año 1986, no podrán exceder la masa de ahorro conseguido durante 1985.
- 4.- Las promociones que se deban realizar en el año 1986 se efectuarán una vez conocida la masa de 1986, calculando únicamente la posibilidad de las mismas respecto al ahorro conseguido en 1986.

A efectos de cálculo de las provisiones mencionadas en el punto 3º, se regularizarán con efectos retroactivos las nóminas de los Auxiliares a promocionar durante 1985 y se proyectará dicha regularización en la totalidad de las pagas de 1986.

A N E X O N.º 1

AUXILIARES DE VUELO

CONCEPTOS	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8
	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes	Pts/mes
Sueldo base ...	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800	38.800
Prima mínima garantizada (65 horas)	91.455	88.205	85.085	78.585	72.085	65.845	59.865	54.535	49.465	44.005	22.002
Precio por hora, prima mínima garantizada	1.407	1.357	1.309	1.209	1.109	1.013	921	839	761	677	338
Complemento por hora devengada (51 a 65 h.)..	392	378	322	299	276	253	230	209	189	168	84
Prima por hora de 66 horas en adelante	2.073	1.999	1.848	1.715	1.581	1.454	1.319	1.198	1.080	967	483
Actividad aérea	507	489	447	409	374	339	286	194	177	159	79

ANEXO Nº 2

PIETAS

CONTACTO NACIONAL	788,- Ptas.
CONTACTO EXTRANJERO	2.597,- "
ALIMENTACION NACIONAL	2.951,- "
ALIMENTACION DESTACAMENTO/ALOJAMIENTO	
DESTACAMENTO	2.951,- "
ALIMENTACION INTERNACIONAL	5.163,- "
ALIMENTACION USA	56126 \$.
PERMUTA	1.475,- Ptas.
GASTOS AYUDA HOTEL	1.040,- "
GASTOS BOLETO NACIONAL	505,- "
GASTOS BOLETO EXTRANJEROS	1.672,- "

ANEXO Nº 3

CESE EN VUELO Y ESCALA PASIVA

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

CESE EN VUELO TEMPORAL: Se producirá el cese en vuelo con carácter temporal por alguna de las causas siguientes:

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

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

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

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

CESE EN VUELO TEMPORAL: El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a la 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 garantizada por razón de viajes alcanzados en el nivel y categoría que ostentaba al cesar en vuelo.
- Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima garantizada por razón de viajes 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 percibir de la Seguridad Social y Fondo B, alcance el 50 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo.

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

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

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

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

- CESE VOLUNTARIO EN VUELO:** Los Auxiliares de Vuelo que lo deseen al cumplir los cuarenta años de edad y doce de servicio efectivo en la Empresa, podrán optar por una sola vez, con carácter individual e irrevocable por acogerse a una de las dos soluciones siguientes:

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

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

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

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

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

- Los Auxiliares de Vuelo ingresados en la Compañía antes del 31 de Enero de 1977 podrán acogerse a las disposiciones anteriores siempre que concurran en los mismos las siguientes circunstancias:

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

4. AUXILIARES DE VUELO FEMENINAS EN GESTACION.- El estado de gestación producirá el cese en vuelo con carácter temporal.

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

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

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

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

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

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

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

6. En las situaciones contempladas en el apartado b) del punto 3 y en el Cese en Vuelo Definitivo, a los tres años de permanencia en ella se incrementarán en un 20 por 100 los emolumentos fijos de los Triplantes Auxiliares.

A N E X O N.º 4

BILLETES GRATUITOS Y CON DESCUENTO

ARTICULO 1: NORMAS GENERALES.-

1. Todos los billetes tarifa gratuita, además de la tasa de aeropuerto (salida aeropuertos y obtención), estarán sujetos al pago de las siguientes tasas de emisión por segmento:

AVIACO:

Red nacional con excepción de	
Península/Canarias y v.v.	150' pesetas
Península/Canarias y v.v.	300' pesetas

IBERIA:

	<u>C L A S E</u>		
	<u>Turista</u>	<u>Preferente</u>	<u>Primera</u>
Red nacional (excepto			
Península/Canarias y v.v.	150'-	165'-	180'-
Península/Canarias y v.v.	300'-	330'-	360'-
España/Europa y v.v.	600'-	660'-	720'-
España/Norte Africa y v.v.	600'-	660'-	720'-
Resto Red	900'-	990'-	1.080'-

2. Los billetes tarifa gratuita con reserva de plaza, no podrán ser reservados en los siguientes periodos:

- 25 de Junio a 5 de Septiembre, ambos inclusive.
- 20 de Diciembre a 9 de Enero, ambos inclusive.
- 7 días antes del Lunes de Pascua hasta dos días después.

Se exceptúan de estas restricciones los billetes por óbito y nupcial.

3. Tanto las tasas de emisión como la supresión de todo tipo de reserva durante los periodos indicados, serán de aplicación a cualquier billete tarifa gratuita concedido a los trabajadores afectados por el presente Convenio, ya estén regulados sus derechos en este capítulo o se trate de concesiones incluidas en contrato de trabajo, normas de la Dirección y acuerdos de otra naturaleza.

4. Los beneficios en materia de billetes se extenderán a familiares de primer grado que además dependan económicamente del trabajador y habitan con él. En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad y divorcio, los hijos legalmente reconocidos, estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica del titular.

5. La Dirección tomará medidas disciplinarias ejemplares contra las irregularidades que se comentan en materia de billetes tarifa gratuita o con descuento, tanto si se comete por el usuario del billete como por algún otro trabajador que le secunde, sancionándose en todos los casos, con la percepción total del importe del mismo e inhabilitando al trabajador por tiempo fijo ilimitado para la concesión de otros billetes tarifa gratuita o con descuento, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderle.

6. Los excesos de equipaje que puedan ser transportados no serán percibidos por la Compañía, siempre y cuando no excedan de 10 kilos por persona. Los kilos que excedan de esta cifra serán abonados a la tarifa normal.

7. La Compañía se reserva el derecho de poder comprobar en cualquier momento la identidad de los usuarios de los billetes concedidos por el régimen establecido en este Capítulo.

ARTICULO 2: RED IBERIA.- En materia de billetes gratuitos y con descuento, por lo que respecta a la red IBERIA, el personal de AVIACO gozará disfrutando de los beneficios concertados en el Acuerdo suscrito por ambas Compañías el 1 de Octubre de 1984, y en las condiciones en él 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 SEIS trayectos anuales de los cuales DOS tienen que ser forzosamente nacionales, pudiéndose utilizar durante todo el año, sin excepción alguna. 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 primer grado incluidos en la tarjeta de obtención de billetes con descuento.

b) Grat/I-con reserva (tercer año):

El titular que durante dos años consecutivos (y/o sus familiares beneficiarios) no hayan hecho uso del cupo anual de billetes Grat/II, al TERCER AÑO tendrán derecho a un cupo anual de SEIS trayectos Grat/I con reserva de plaza. Estos trayectos igualmente que los Grat/II tendrán que ser DOS de ellos de carácter nacional, pudiéndose utilizar durante todo el año, excepto en las fechas indicadas en el artículo 1, apartado 2. 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 primer grado incluidos en la tarjeta.

El billete Grat/I (tercer año) de IBERIA si puede coincidir con el tercer año de AVIACO dentro del mismo año.

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, teniendo una limitación de CUATRO trayectos. Se podrá utilizar durante cualquier época del año. La validez de los cupones es de CUARENTA Y CINCO días, pudiéndose DUPLICAR, es decir, hacer uso de ellos tanto en la red de IBERIA, como en la de AVIACO. Este billete excluye los vuelos en líneas transatlánticas.

d) Billete Grat/I (viaje por fallecimiento):

Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia habitual, se concede billete Grat/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento: DOS TRAYECTOS (ida y vuelta). En caso de personal casado se le concede igualmente al cónyuge. Estos billetes no están sujetos a restricciones.

e) Personal jubilado:

Este personal disfrutará de los mismos derechos que en activo.

f) Pensionistas:

Las viudas/os gozarán de los mismos derechos que el titular en activo. Los hijos sólo tendrán este derecho hasta los 21 años. En cuanto a los huérfanos, titulares o beneficiarios sólo tendrán este derecho hasta los 21 años.

g) Empleados consortes.

Cuando se dé la presencia de empleados consortes dentro de la misma Compañía, SE DUPLICARAN los derechos y beneficios para ambos cónyuges, sin embargo, quedan exceptuadas las concesiones de duplicidad de los billetes en el caso de:

- Empleados Jubilados-Consortes
- Billete por óbito
- Billete por nupcialidad
- Billete por Grat/I tercer año

Los hijos en el caso del Grat/I tercer año, se acogerán a un sólo cupo.

h) Para tener derecho a la obtención de cualquiera de los billetes mencionados, se deberá acreditar una antigüedad en la Compañía de seis meses.

ARTICULO 3: 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 SEIS 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 primer grado incluidos en la tarjeta de obtención de billetes con descuento.

b) Grat/I-con reserva (tercer año)

El titular que durante dos años consecutivos (y/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 SEIS TRAYECTOS GRAT/II (con reserva de plaza). Se podrá utilizar en cualquier época del año excepto en las fechas indicadas en el artículo 1, apartado 2 y los impuestos serán a cargo de los interesados, así como los seguros. Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de 26 años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta de obtención de billetes con descuento.

Este billete si puede coincidir con el TERCER AÑO de IBERIA.

c) Billete Grat/I (viaje nupcial)

Se concede con motivo de contraer matrimonio al titular y a su futuro cónyuge. Tiene una limitación de CUATRO TRAYECTOS y podrá ser utilizado durante cualquier época del año. La validez de los cupones es de CUARENTA Y CINCO días y excluye los vuelos de líneas transatlánticas.

Estos CUATRO TRAYECTOS pueden duplicarse pudiéndose utilizar en la Red de IBERIA y en la de AVIACO.

d) Billete Grat/I (viaje por fallecimiento)

Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres y hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia, se concede billetes Grat/I hasta el Aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento: DOS TRAYECTOS (ida y vuelta). En caso de personal casado, se concede también otro billete al cónyuge. Estos billetes no están sujetos a restricciones.

e) Personal jubilado

Este personal disfrutará de los mismos derechos que en activo. Los hijos de éstos tienen exclusivamente derecho hasta los 26 años, siempre que permanezcan solteros.

f) Pensionistas

Las viudas/os gozarán de los mismos derechos que el titular en activo. Los hijos sólo tendrán este derecho hasta los 21 años. En cuanto a los huérfanos (titulares o beneficiarios) sólo tendrán este derecho hasta los 21 años.

g) Empleados consortes

Cuando se dé la presencia de empleados consortes dentro de la misma Compañía se DUPLICARAN los derechos y beneficios para ambos cónyuges, sin embargo quedan exceptuadas las concesiones de duplicidad de los billetes en el caso de:

- Empleados Jubilados-Consortes
- Billete por óbito
- Billete por nupcialidad
- Billete por Grat/I Tercer año

Los hijos en el caso del Grat/I Tercer año, se acogerán a un sólo cupo.

h) Para tener derecho a cualquiera de los billetes mencionados se deberá acreditar una antigüedad mínima de seis meses en la Compañía.

i) Destacamientos

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

En los días de Nochebuena y Año Viejo, se concederá asimismo 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.

ARTICULO 4: OBTENCIÓN DE BILLETES CON DESCUENTO 40 por 100 y 50 por 100)

Red IBERIA

Billetes limitados por la Red Iberia con el 90 por 100 de descuento y sin reserva de plaza para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de 21 años.

Para el personal jubilado, en esta red de IBERIA, (titular y/o cónyuge e hijos solteros menores de 21 años), UN BILLETE anual (ida y vuelta).

Billetes ilimitados por la Red de IBERIA con el 50 por 100 de descuento y con reserva de plaza para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de 21 años.

Las viudas/os y huérfanos en esta red no tendrán ningún beneficio.

Según las normas del Acuerdo Multilateral, el 50 por 100 por la Red de IBERIA, estará sujeto en cada momento a las restricciones que nos comunique dicha Compañía.

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

Red de AVIACO

Billetes ilimitados por la Red de AVIACO con el 90 por 100 de descuento y sin reserva de plaza para el titular, cónyuge e hijos solteros - menores de 21 años.

Para el personal jubilado y viudas/os, billetes ilimitados por la Red de AVIACO con el 90 por 100 de descuento. Los hijos tienen derecho exclusivamente hasta los 21 años.

Billetes ilimitados por la Red de AVIACO con el 50 por 100 de descuento para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de 26 años y familiares de primer grado incluidos en esta tarjeta.

Para el personal jubilado, la concesión de billetes con el 50 por 100 de descuento es ilimitada en la Red de AVIACO. Los hijos tendrán este derecho hasta los 26 años de edad, siempre que permanezcan solteros.

Para las viudas/os y huérfanos, la concesión de billetes con el 50 por 100 de descuento es ilimitada en la red de AVIACO. Los hijos tendrán este derecho hasta los 21 años de edad, siempre que permanezcan solteros.

Para tener derecho al 90 por 100 y al 50 por 100 en la Red de AVIACO, se deberá acreditar una antigüedad en la Compañía de un año y seis meses, respectivamente.

ARTICULO 5: En los trayectos a que se refiere el artículo 3, apartado a), se garantizará el regreso de viaje mediante reserva de plaza, si, con billete sin reserva hubiera imposibilidad de regresar en la fecha prevista para la incorporación a su trabajo, exigiéndose para esto:

1. Doble presentación en el aeropuerto para vuelos diarios.
2. Una presentación en caso de vuelo no diario.
3. Tener justificante del jefe de la Unidad orgánica a que pertenece, donde se indique la fecha de incorporación al puesto de trabajo.

A N E X O N.º 5

PARTICIPACION DEL PERSONAL Y ACCION SINDICAL EN LA EMPRESA

SECCION PRIMERA

REPRESENTACION DEL PERSONAL

1. La representación del personal Auxiliar de Vuelo en la Empresa se regirá por lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores con las modificaciones establecidas en la Ley 32/84 del 02.08.84.
2. Además de lo dispuesto en el citado Decreto, los representantes del personal tendrán derecho a:
 - a) Disponer anualmente del balance, cuenta de resultados, la memoria y de cuantos documentos se den a conocer a los accionistas de la Compañía.

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

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

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

e) Ejercer una función de vigilancia sobre:

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

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

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

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

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

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

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

3. En el caso de que los representantes ostentasen cargos sindicales de carácter nacional, o fueran oficialmente convocados, por razón de cargo o similar, a reuniones internacionales de las Organizaciones Sindicales Supranacionales de Auxiliares de Vuelo, la Empresa facilitará su desplazamiento a los mismos. La asistencia a las reuniones citadas deberán ser preavisadas a la Empresa con la antelación necesaria.

SECCION SEGUNDA

SECCIONES SINDICALES

1. RECONOCIMIENTO SINDICATOS:

La Compañía considerará suficientemente representativos, dentro de ella, a los Sindicatos legalmente constituidos que alcancen al menos de los índices de afiliación que siguen:

- El 10 por 100 de los empleados en el grupo laboral de Auxiliares de Vuelo.
- El 10 por 100 de los empleados de la Compañía.

2. CONSTITUCION DE SECCIONES SINDICALES:

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

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

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

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

3. FUNCIONES Y DERECHOS DE LAS SECCIONES:

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

Y en concreto:

- a) Los Delegados podrán repartir propaganda a sus afiliados sin que ello entorpezca la marcha de los servicios.
 - En cada centro donde existía Sección, habrá un tablón de anuncios, en el que podrá el Delegado fijar las comunicaciones que desee, autorizadas con su firma, con la de un Delegado nacional o con la de cargo de gobierno de carácter nacional o provincial del Sindicato. El Delegado dará conocimiento previo a la Compañía del documento que desee exponer.
 - La Empresa proporcionará, a la Sección Nacional, hasta doscientos cincuenta folios fotocopiados mensualmente, gratuitos. Estos cupos mensuales no serán acumulables en periodos de tiempo superiores.
- b) Las reuniones de Delegados se efectuarán en el local que la Empresa designe, sin que con ellas se perturbe la buena marcha de los servicios de la Compañía.
 - En cuanto a las de afiliados al Sindicatos, se comunicará a la Dirección la convocatoria, con al menos cinco días de anticipación a la Asamblea, solicitando local apropiado.
 - Las reuniones de afiliados, que tampoco podrán perjudicar el servicio, no precisarán de autorización de la Compañía, si se celebran fuera de hora laboral o si su frecuencia es igual o inferior a una trimestral.
- c) Convocar asambleas de los Tripulantes Auxiliares, previa notificación a la Compañía.
- d) En cuanto a la representación del personal por la Sección Sindical, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en cada momento.

4. DERECHOS Y GARANTIAS DE LOS DELEGADOS SINDICALES:

a) Tiempo para deberes Sindicales:

Los Delegados tendrán derecho:

- A la concesión de excedencia por el tiempo preciso, cuando fueren designados para ejercer cargo sindical en los órganos de gobierno nacionales o provinciales del Sindicato, y así lo acrediten satisficientemente a la Compañía.
- A quince días de permiso no retribuidos al año, para atender las funciones y obligaciones inherentes a su condición de Delegado Sindical.

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

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

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

b) Desplazamientos:

Cada Delegado nacional tendrá derecho a cinco billetes de ser vicio al año, para llevar a cabo sus funciones. En la solicitud del billete se detallará la causa que la origina.

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

c) Garantías:

Los Delegados de los Sindicatos reconocidos tendrán las siguientes garantías:

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

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

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

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

- No podrán ser trasladados a otro Centro de Trabajo sin su consentimiento.

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

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

5. ASOCIACIONES DE PROFESIONALES

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

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

A. N. E. X. O. N.º 6

VESTUARIO

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

2. TRIPULANTES AUXILIARES FEMENINOS. RELACION DE PRENDAS:

PRENDA	CANTIDAD	DURACION
Gabardina	1	3 años
Chaqueta tela gabardina	3	2 años
Faldas tela gabardina	2	1 año
Blusa manga corta	2	2 años

PRENDA	CANTIDAD	DURACION
Blusa manga larga	2	2 años
Sobrefaldas	2	1 año
Faldas de verano	3	2 años
Gorros	1	1 año
Bolso	1	1 año
Guantes	2 pares	1 año
Pañuelo	1	1 año
Canturón	1	1 año
Zapatos	4 pares	1 año
Botas	1 par	3 años
Chaqueta punto	1	2 años
Medias (pares)	3	1 año
Bolsa nylon	1	2 años
Maleta negra mod. 34	1	3 años
Maleta negra mod. 38 c/r	1	5 años

3. TRIPULANTES AUXILIARES MASCULINOS.- A los Auxiliares de Vuelo masculinos se les asignará una cantidad anual de 82.000,- Ptas. para la adquisición del equipo correspondiente, debiendo cumplimentar el pedido, cuyo impreso les será facilitado por el Departamento de Almacén del citado impreso.
- Una vez transcurrido el plazo marcado sin haber cumplimentado el pedido, se entenderá que el Tripulante Auxiliar no necesita nuevas prendas, por lo que no le será suministrado vestuario correspondiente al año siguiente.
- En el caso de que el empleado prefiera confeccionarse el uniforme por su cuenta deberá solicitar imprescindiblemente la tela y recibirá del suministrador la cantidad de 15.000,- Ptas. por un uniforme con 1 ó 2 pantalones (dos entregas como máximo al año).

RELACION DE PREMIAS

- 1 Americana de invierno
- 2 Pantalones de invierno
- 1 Americana de verano
- 2 Pantalones de verano
- 1 Chaqueta de smoking
- 1 Gorra
- 6 Pares de calcetines
- 2 Corbatas
- 4 Camisas
- 2 Pares de zapatos
- 1 Chaqueta de punto
- 1 Gabardina
- 1 Cartera de documentos
- 1 Maleta mod. 34
- 1 Maleta mod. 39

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

En las modificaciones que se efectúen en el vestuario participará la representación de los Auxiliares de Vuelo.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

21579 ORDEN de 23 de septiembre de 1985 sobre cesiones en el permiso de investigación de hidrocarburos «Delfin».

Ilma. Sra.: Visto el contrato suscrito el 16 de abril de 1985 entre las Sociedades ENIEPSA, UNION-TEXAS y CNWL, y de cuyas estipulaciones se establece que ENIEPSA cede a UNION-TEXAS y a CNWL el 15 por 100 y 13,75 por 100, respectivamente, de su participación en el permiso de investigación de hidrocarburos denominado «Delfin».

Informado favorablemente el expediente por la Dirección General de la Energía, y tramitado con arreglo a lo dispuesto en el

artículo 10 de la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos de 27 de junio de 1974, y preceptos concordantes de su Reglamento.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.-Se autoriza el contrato suscrito el 16 de abril de 1985 entre las Sociedades «Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleo, Sociedad Anónima», «Unión Texas España Inc» y «CNWL Oil (España), Sociedad Anónima», por el que ENIEPSA cede a «Unión Texas» y CNWL el 25 por 100 y 13,75 por 100, respectivamente, de su participación en el permiso de investigación de hidrocarburos denominado «Delfin».

Segundo.-Como consecuencia de la autorización otorgada la titularidad del permiso de investigación de hidrocarburos mencionado en la condición primera anterior, queda de la siguiente forma:

ENIEPSA: 61,25 por 100.
UNION TEXAS: 25 por 100.
CNWL: 13,75 por 100.

Esta titularidad y subsiguiente responsabilidad, será mancomunada entre los interesados y solidaria ante la Administración.

Tercero.-Las titulares quedan sujetas a las estipulaciones que se describen en el contrato que se aprueba, así como al contenido del Real Decreto 2319/1984, de 31 de octubre.

Cuarto.-La Sociedad ENIEPSA deberá ajustar, y UNION TEXAS y CNWL, constituir, de acuerdo con las nuevas participaciones, las garantías a que se refiere en sus artículos 23 y 24 la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos de 27 de junio de 1974, y el Reglamento para su aplicación, y presentar en el Servicio de Hidrocarburos los resguardos acreditativos correspondientes.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 23 de septiembre de 1985.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Eduardo Santos Andrés.

Ilma. Sra. Directora general de la Energía.

21580 ORDEN de 23 de septiembre de 1985 sobre solicitud primera prórroga del permiso de investigación de hidrocarburos denominado «DELTA-A».

Ilma. Sra.: ENIEPSA, titular del permiso de investigación de hidrocarburos situado en la zona C, subzona a), expediente número 794, denominado «DELTA-A», otorgado por Real Decreto 1516/1977, de 13 de mayo («Boletín Oficial del Estado» de 1 de julio), presenta solicitud para la concesión de la primera prórroga por tres años para el citado permiso.

Informado favorablemente el expediente por la Dirección General de la Energía,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.-Conceder a la «Empresa Nacional de Investigación y Explotación de Petróleos, Sociedad Anónima», titular del permiso de investigación de hidrocarburos «DELTA-A», una prórroga de tres años para el periodo de su vigencia, a partir de la fecha de la publicación de esta Orden, con la reducción de superficie propuesta, con sujeción a todo cuanto dispone la Ley sobre Investigación y Explotación de Hidrocarburos de 27 de junio de 1974, el Reglamento para su aplicación de 30 de julio de 1976, y a las condiciones siguientes:

Primera.-Las áreas del permiso objeto de esta prórroga y las que se segregan, que reversion al Estado, se definen en el anexo que acompaña a esta Orden.

Segunda.-El titular, de acuerdo con su propuesta, viene obligado a realizar, durante los dos primeros años de la vigencia de esta prórroga, con independencia de las áreas mantenidas en vigor durante la misma, trabajos de investigación, con una inversión mínima de 28.475.000 pesetas.

En el caso de continuar la investigación después del segundo año, el titular viene obligado a perforar un sondeo durante el tercer año.

Tercera.-En el caso de renuncia total o parcial, el titular deberá justificar, a plena satisfacción de la Administración, haber cumplido los compromisos de trabajos e inversiones reseñados en la condición segunda anterior.

Si la renuncia fuese total y dichos compromisos no estuviesen cubiertos, podrá solicitarse su transferencia, si no se hiciese o ésta fuera denegada, se estará a lo dispuesto en el artículo 73, apartados 1.6, 1.7 y 1.8.

Si la renuncia fuera parcial, los compromisos no cumplidos deberán realizarse en el área mantenida en vigor, y en los plazos señalados en la disposición por la que dicha área está vigente.