

ORDEN de 30 de junio de 1967 por la que se deja sin efecto la excepción contenida en el número 4 de la de 24 de septiembre de 1964 para las Escuelas Normales de Granada, Murcia y Valencia.

Ilmo. Sr.: Haciendo uso de la autorización concedida por el Decreto 917/1963, de 25 de abril («Boletín Oficial del Estado» de 6 de mayo), se fueron refundiendo las Escuelas Normales dobles, de Maestros y Maestras, por distintas Ordenes ministeriales, siendo la última la de 24 de septiembre de 1964, por la que se refundieron en una sola Escuela las que no lo habían sido hasta la fecha, facultándose a las de Granada, Murcia, Valencia y Barcelona para disponer de doble Profesorado por cada disciplina fundamental, situación que fué modificada en esta última Escuela por la Orden ministerial de 8 de marzo de 1965, quedando, por tanto, únicamente exceptuadas las de Granada, Murcia y Valencia.

Las actuales circunstancias, creadas por la entrada en vigor en 1 de octubre próximo del nuevo plan de estudios para la carrera del Magisterio, aprobado por Orden ministerial de 1 de junio actual, y la aplicación de la Orden ministerial de 10 de septiembre de 1966, sobre el horario laboral mínimo del personal docente en los Centros de Grado Medio dependientes de este Departamento, aconsejan la unificación de su régimen en todas las Escuelas Normales; en su virtud,

Este Ministerio ha resuelto dejar sin efecto, a partir de 1 de octubre próximo la excepción contenida en el número 4 de la Orden ministerial de 24 de septiembre de 1964 para las Escuelas Normales de Granada, Murcia y Valencia, cuyos Claustros se regirán, a partir de la mencionada fecha, por los párrafos segundo y tercero del número 5 de la mencionada Orden.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 30 de junio de 1967.

LORA TAMAYO

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Primaria.

ORDEN de 17 de julio de 1967 por la que se autoriza el funcionamiento como Centro especializado para el Curso Preuniversitario durante el bienio 1967-1969 al Colegio masculino «Lourdes», de Zaragoza.

Ilmo. Sr.: Vista la petición del Director del Colegio masculino «Lourdes», establecido en el paseo del General Mola, número 46, de Zaragoza, en la que solicita autorización como Centro especializado para el Curso Preuniversitario bienio 1967-69.

Teniendo en cuenta que, según informa la Inspección de Enseñanza Media en 29 de mayo y 5 de junio últimos, el Centro reúne las condiciones precisas para el buen funcionamiento y que el Colegio Reconocido de Grado Superior «El Salvador» (Padres Jesuitas), de Zaragoza, asume la responsabilidad académica de los estudios del Centro.

Este Ministerio, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1862/1963, de 11 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 8 de agosto), ha resuelto:

Primero.—Autorizar el funcionamiento como Centro especializado para el Curso Preuniversitario durante el bienio 1967-69 al Colegio masculino «Lourdes», de Zaragoza.

Segundo.—Asumirá la responsabilidad académica del buen funcionamiento de los estudios del Centro el Colegio Reconocido de Grado Superior «El Salvador» (Padres Jesuitas), de Zaragoza.

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

Que Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 17 de julio de 1967.

LORA TAMAYO

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Media.

ORDEN de 19 de agosto de 1967 por la que se deja sin efecto a partir de 1 de octubre próximo las reducciones de horario del profesorado de las Escuelas Técnicas de Grado Medio.

Ilmo. Sr.: Los intereses de la enseñanza aconsejan dejar sin efecto, a partir del próximo curso académico, las autorizaciones provisionales de reducción de jornada concedidas al profesorado de las Escuelas Técnicas de Grado Medio, por lo que,

Este Ministerio ha dispuesto que todas las autorizaciones concedidas a los Catedráticos numerarios, Profesores auxiliares, Maestros de Taller o Laboratorio y Profesores especiales de las Escuelas Técnicas de Grado Medio queden sin efecto a partir de 1 de octubre próximo, si bien podrán reconocerse de nuevo, ajustándose a las normas que en su día se dicten para ello.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 19 de agosto de 1967.

LORA TAMAYO

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanza Profesional.

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCION de la Dirección General de Ordenación del Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical de la Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., y sus Tripulantes Técnicos.

Visto el Convenio Colectivo Sindical suscrito el 13 de febrero último para los Tripulantes Técnicos de la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», por los representantes de la misma y los de su personal de vuelo, y

Resultando que la Secretaría General de la Organización Sindical, en escrito de 21 de abril próximo pasado, expone que en las deliberaciones entre la citada Empresa y su personal de vuelo se alcanzó acuerdo pleno con los Tripulantes Técnicos, suscribiendo para los mismos el Convenio que se transcribe a continuación y cuya aprobación solicita; que por el contrario no fué posible acuerdo con los Tripulantes Auxiliares, por cuyo motivo solicita a su vez que, si procede, se dicte para éstos la correspondiente Norma de Obligado Cumplimiento;

Resultando que sin perjuicio de la resolución que se dicte en su día para los Tripulantes Auxiliares, que han determinado la prosecución de las deliberaciones entre los representantes de la Empresa y de su personal de vuelo, presididas por un funcionario de este Departamento, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del vigente Reglamento de Convenios Colectivos Sindicales, se han emitido los preceptivos informes respecto al Convenio suscrito con los Tripulantes Técnicos, oponiéndose por la Dirección General de Previsión determinados reparos a los artículos 150, 156 bis y 157 de su texto;

Considerando que la competencia de esta Dirección General para aprobar el Convenio antes citado se determina expresamente en el artículo 13 de la Ley de 24 de abril de 1958 sobre Convenios Colectivos Sindicales y en el artículo 19 de su Reglamento de 22 de julio siguiente, modificado por Orden ministerial de 19 de noviembre de 1962;

Considerando que conforme al artículo 23 del Reglamento de Convenios Colectivos Sindicales, modificado por Ordenes ministeriales de 24 de enero de 1959 y 19 de noviembre de 1962, no se entenderá que se produce desaprobación de un Convenio cuando la resolución de la autoridad laboral rectifique su texto para adaptarlo a las disposiciones legales de rango superior, por cuyo motivo y por razones de seguridad jurídica, procede modificar del Convenio entre la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Técnicos los artículos que se citan a continuación al tenor siguiente:

Art. 2.º Del párrafo segundo será suprimida la frase «salvo las de promoción y progresión y las que expresamente se declaren aplicables».

Art. 50. Su texto queda sustituido así: «Durante un período máximo de dos años y anterior al de prueba, en su caso, la Compañía podrá admitir Tripulantes en prácticas que no pueden ser considerados como miembros de la Tripulación Técnica de Vuelo. Durante este período de prácticas no tendrán estos Tripulantes otro derecho que el correspondiente a la percepción del 35 por 100 de la cantidad que por coeficiente de programación y prima de vuelo adicional, en su caso, corresponda al nivel de entrada de la especialidad, así como el 100 por 100 de las dietas que puede devengar. En el caso de los Pilotos la especialidad se entiende referida al Grupo de Terceros Pilotos.»

Art. 150 al 152, inclusive.—La referencia que los mismos contienen al Seguro de Enfermedad queda sustituida por la de «Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social».

Art. 156 bis.—Se añadirá a su último párrafo el siguiente texto: «Por tratarse de una mejora establecida con anterioridad a la entrada en vigor del Régimen General de la Seguridad Social y a fin de evitar discriminaciones entre el personal de la Empresa.»

Art. 157.—Al texto se añadirá lo siguiente: «Lo dispuesto en este artículo es completamente independiente de las condiciones que deban cumplir los tripulantes, para el disfrute de las prestaciones de la Seguridad Social, conforme a las disposiciones legales vigentes.»

Vistos los preceptos legales invocados y sus concordantes, Esta Dirección General ha tenido a bien:

Primero.—Aprobar el Convenio Colectivo Sindical de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», y sus Tripulantes Técnicos, que se transcribe a continuación, con las rectificaciones y adiciones consignadas en el último considerando.

Segundo.—Ordenar la publicación de esta Resolución y del texto íntegro del citado Convenio en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 10 de julio de 1967.—El Director general, Jesús Posada Cacho.

Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

Segundo Convenio Colectivo Sindical de la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», con su personal de vuelo

TITULO PRIMERO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 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.

Queda incluido en el ámbito territorial Guinea, excepto en el régimen económico y demás normas complementarias contenidas en el anexo número 3.

Art. 2.º Ambito personal.—El ámbito de aplicación afecta al personal Técnico de vuelo de la plantilla de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», esto es: Pilotos y Oficiales de Vuelo en las situaciones contempladas en el presente Convenio, con exclusión de los tripulantes que hayan pasado o pasen en el futuro a servicio en tierra, al que se refiere el artículo 156, que se regirán por la norma contenida en el anexo número 2.

El personal contratado a plazo fijo por tiempo no superior a siete meses, se regirá por la Ley de Contrato de Trabajo, Reglamentación Nacional de Trabajo, Reglamento de Régimen Interior de «Iberia» y demás normas de aplicación general y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo, con exclusión de las contenidas en este Convenio, salvo las de promoción y progresión y las que expresamente se declaren aplicables.

El tripulante con contrato a plazo fijo de hasta siete meses de duración, una vez finalizado dicho contrato, si continuase prestando servicio, pasará automáticamente a integrar la plantilla de la Compañía.

El tiempo durante el que se haya prestado el servicio en virtud de contrato a plazo fijo, inmediatamente antes de su contratación por tiempo indefinido, será computado, a sus efectos, dentro del periodo legalmente establecido como prueba.

No se regirá por este Convenio el personal que ingrese en la Compañía en función de título aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1955 y Orden de 24 de mayo del mismo año, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Art. 3.º Ambito temporal.—El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes siguiente a su aprobación.

El Convenio tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1970, y será prorrogable por la tática de año en año si en el plazo de tres meses, anteriores a la fecha de su terminación, no se ha pedido oficialmente su rescisión o revisión por cualquiera de las partes.

Art. 4.º Mejoras legales.—La Dirección aplicará al personal afectado las mejoras legales que se establezcan por normas de mayor rango, que en su conjunto sean más beneficiosas que las fijadas por este Convenio.

Art. 5.º Compensación y absorción.—Cuanto mejoras económicas se establecen en este Convenio producirán la compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pactado, tuviese ya otorgadas la Dirección. Análogamente servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro, siempre que las contenidas en el presente Convenio sean más beneficiosas, en su conjunto.

Art. 6.º Vinculación a la totalidad.—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Art. 7.º Trato más favorable.—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones alternativas se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Art. 8.º Comisión mixta.—Para la vigilancia y cumplimiento de cuanto se establece en el presente Convenio se crea una Comisión mixta, integrada por cinco representantes de los tripulantes Técnicos (un Primer Piloto, un Segundo Piloto, un Tercer Piloto, un Mecánico y un Radio-Navegante), nombrados todos ellos por el Jurado Unico de Empresa, preferentemente de entre las personas que sean vocales del mismo, representantes sindicales o hayan tomado parte en las negociaciones del Convenio y por un número no superior de representantes de la Dirección de la Compañía. La presidencia de la Comisión será ostentada por el Director Gerente.

Las sesiones de la Comisión mixta serán plenarias cuando se traten cuestiones o asuntos que afecten a todo el personal técnico. Actuarán parcialmente, en Subcomisiones, cuando se traten asuntos específicos de algún grupo de tripulantes técnicos.

La Comisión deberá ser constituida en un plazo de diez días, a partir de la fecha de nombramiento de los representantes sindicales por el Jurado Unico de Empresa. Su conocimiento se llevará a cabo en la primera sesión que se celebre después de la firma del Convenio.

La Comisión mixta será el único órgano en el seno de la Compañía con potestad y facultad para interpretar lo regulado en el Convenio.

Quando la Comisión lo estime conveniente, en función de la índole e importancia de los asuntos a tratar, podrá solicitar, a petición de una o ambas partes, el asesoramiento del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones o de cualquier otro organismo que se estime oportuno.

Asimismo ambas partes de común acuerdo podrán solicitar y someterse al arbitraje de dicho Sindicato.

Se acompaña como anexo número 4 el Reglamento de la Comisión mixta.

Art. 9.º Recursos contra decisiones de la Comisión mixta.—Contra las decisiones de la Comisión mixta ambas partes tendrán derecho a recurrir ante los Organismos previstos por la Ley.

Art. 10. Readaptación de tripulantes.—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la autoridad aeronáutica, fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones, la Dirección, con respecto tan sólo a aquellas personas que actualmente figuran en plantilla, las adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo, de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante.

Asimismo la Compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo de aquellos otros que no fueran capaces de superar las pruebas exigidas para la transformación.

Art. 11. Entrada en servicio de nuevos aviones.—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos que el Convenio permita alcanzar con la actividad no incrementada o actividad superior a la que los tripulantes aceptan realizar, el Convenio podrá ser objeto de revisión por cualquiera de las partes.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 12. Salvaguarda de los intereses de la Compañía.—Los tripulantes, en el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confie y evitar toda imprudencia, ignorancia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 13. Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.—Los tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que le corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

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

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

Art. 14. Régimen de vida.—Los tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión y a cumplir las órdenes que reciban de la Dirección para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo, de acuerdo con el Reglamento de Higiene del personal volante.

Art. 15. Otras ocupaciones.—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional retribuida ajena a la Compañía, ni efectuar vuelos como tripulantes fuera de ella, por cuenta propia ni ajena, mientras estén en situación de actividad.

Art. 16. Banalización.—La Dirección de la Compañía podrá asignar turnos de vuelos a sus tripulantes técnicos en aviones ajenos, en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación o cesión, en régimen de cooperación o concierto, siempre que tales tripulantes actúen en equipo.

Los Tripulantes técnicos admiten volar con la tripulación auxiliar que la Dirección de la Compañía designe al efecto, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que reúnan los requisitos exigidos para sus respectivos puestos de trabajo y su designación cumpla las exigencias legales vigentes.

Art. 17. Legislación vigente y reglamentos internos.—Para conseguir que las operaciones de vuelo de «Iberia» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las conte-

nidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o sus representantes, dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabiliza de facilitar a los tripulantes acceso a los manuales vigentes de operaciones y de ruta, así como las revisiones correspondientes y de que los que figuren a bordo estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO III

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 18. A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de «Iberia», se desarrollan en este capítulo las distintas definiciones de tripulantes, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 19. *Tripulante*.—Persona a quien la Dirección de «Iberia» puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 20. *Tripulante técnico*.—Tripulante poseedor de título, licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 21. *Tripulación*.—Conjunto de Tripulantes técnicos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de «Iberia» 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 le está encomendada.

Art. 22. *Piloto*.—Tripulante técnico poseedor del título y licencia que le acrediten como tal y que, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones que «Iberia» le asigne.

Art. 23. *Comandante*.—Piloto en posesión de título licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que se designa expresamente por la Dirección de «Iberia» para ejercer el mando.

Dada su condición de puesto de confianza, está expresamente excluido de la aplicación de este convenio, a efectos de nombramiento, deberes y derechos inherentes al cargo.

Art. 24. *Copiloto*.—Piloto distinto del Comandante en el desempeño a bordo de una función de pilotaje.

Art. 25. *Primer piloto*.—Piloto encuadrado en el grupo laboral correspondiente, a quien la Dirección de «Iberia» ha calificado «apto» para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves.

Art. 26. *Segundo piloto*.—Piloto encuadrado en el grupo laboral correspondiente, a quien la Dirección de «Iberia» ha calificado «apto» para el desempeño de cualquier función de copiloto a bordo de sus aeronaves.

Art. 27. *Oficial de vuelo*.—Tripulante técnico encuadrado en el grupo laboral correspondiente que comprende a Terceros Pilotos, Mecánicos y Radio-Navegantes.

Art. 28. *Tercer piloto*.—Piloto encuadrado en el grupo laboral de Oficiales de Vuelo, a quien la Dirección de «Iberia» no llega a considerar apto para poder sustituir al Comandante en las condiciones requeridas para los segundos Pilotos y cuya misión a bordo, principalmente, será formativa y de ayuda bajo supervisión.

Art. 28 bis. *Oficial técnico*.—Tripulante técnico facultado para desempeñar obligaciones esenciales para la operación de la aeronave, distintas de las de pilotaje.

Art. 29. *Mecánico de Vuelo*.—Oficial técnico encuadrado en el grupo laboral de Oficiales de Vuelo, cuya misión fundamental a bordo es la vigilancia del estado y la operación de la célula, planta motriz y sistemas auxiliares de la aeronave, así como el registro de anotaciones y confección de partes sobre los mismos.

Art. 30. *Radio-Navegante*.—Oficial técnico encuadrado en el grupo laboral de Oficiales de Vuelo, cuya misión fundamental a bordo es la confección y control de planes de vuelo, la operación de los equipos de comunicaciones y navegación y la vigilancia de su estado, así como el registro de anotaciones y confección de partes sobre los mismos.

SECCIÓN SEGUNDA: CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

Art. 31. Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los tripulantes, se establece la siguiente clasificación, por especialidades, grupos y niveles, a efectos solamente económico-administrativos y enunciativos.

1. Primeros Pilotos:

- Nivel 1.
- Nivel 2.
- Nivel 3.
- Nivel 4.
- Nivel 5.
- Nivel 6.
- Nivel 7.

2. Segundos Pilotos:

- Nivel 1.
- Nivel 2.
- Nivel 3.
- Nivel 4.
- Nivel 5.
- Nivel 6.
- Nivel 7.

3. Oficiales de Vuelo (Terceros Pilotos, Mecánicos y Radio-Navegantes):

- Nivel 1.
- Nivel 2.
- Nivel 3.
- Nivel 4.
- Nivel 5.
- Nivel 6.
- Nivel 7.

Art. 32. *Ordenación del personal*.—Los tripulantes estarán relacionados de forma ordenada dentro de su grupo laboral.

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

En relación elaborada de acuerdo con este criterio constará, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad técnica en su grupo, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado y, en su caso, la especialidad o especialidades que tenga reconocidas, la consideración a grado superior, si la tuviese, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

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

Art. 33. *Antigüedad técnica*.—Para Primeros Pilotos y Oficiales de Vuelo se considera antigüedad técnica la fecha en la que un tripulante realizó el primer vuelo solo de su especialidad, en servicio de transportes públicos de «Iberia», regulares, charter o contratados, con contrato en vigor en la misma.

Para Segundos Pilotos la antigüedad técnica vendrá definida por la fecha y el orden de prelación que fije la Dirección de Operaciones en función de las condiciones, pruebas y calificaciones aportadas y realizadas a su ingreso o cambio de grupo o especialidad.

Esta fecha determina su número inicial de orden en la relación ordenada correspondiente, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 51.

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

Art. 34. *Antigüedad administrativa*.—Tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía «Iberia». Esta antigüedad se verá afectada por las alteraciones que le sean aplicables, de acuerdo con lo prescrito por la Ley.

Art. 35. *Nivel*.—Cada uno de los escalones retributivos que un tripulante puede alcanzar, de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

SECCIÓN PRIMERA: INGRESO

Art. 36. *Admisión*.—La admisión del personal de vuelo en la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos siguientes.

Art. 37. *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 las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar, junto con las restantes normas a cumplir.

A su ingreso en la Compañía, los Pilotos quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Compañía como Terceros o Segundos Pilotos, según corresponda.

Art. 38. *Preferencia para el ingreso*.—En igualdad de condiciones se dará preferencia para el ingreso como aspirante en período de prueba al personal de otros grupos laborales de la Compañía afectados por el presente Convenio.

SECCIÓN SEGUNDA: PROMOCIÓN

Art. 39. *Promoción*.—La promoción del personal de vuelo podrá producirse por cambio de nivel, dentro de la misma especialidad, o por cambio de grupo o especialidad.

Art. 40. *Promoción por cambio de nivel*.—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

- a) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado.
- b) Haya completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por su flota o flotas en la especialidad en que haya permanecido durante este tiempo.

CAPITULO V

c) Haya superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta como los periódicos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

Todo primer Piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo promocionará normalmente, con independencia de que sea nombrado o no como Comandante.

Art. 41. *Promoción diferida.*—a) Cuando a un tripulante, una vez cumplidos los requisitos específicos en los apartados a) y b) del artículo 40, le quede diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido cuatro años en su nivel o hasta que alternativamente haya superado durante el período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

b) Si un tripulante renuncia voluntariamente a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en un tipo de avión determinado, el tiempo que se mantenga en esta situación se le abonará como 1/3 del transcurrido, a los efectos del apartado a) del artículo 40. No se entenderá que la renuncia es voluntaria cuando sea hecha a petición y en interés de la Compañía.

c) Cuando un Primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, o alguna de las propias de Oficiales de Vuelo, a petición propia podrá optar por permanecer en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen de haber promocionado por la Escala de Segundos o la de Oficiales de Vuelo, en las condiciones establecidas en este Convenio.

d) Cuando un Segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Copiloto, sin perder alguna de las propias de Oficial de Vuelo, podrá optar por permanecer en la Plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen de haber promocionado por la Escala de Oficiales de Vuelo.

Art. 42. *Promoción por cambio de grupo o especialidad.*—El pase de un tripulante de un grupo a otro de una misma especialidad o de una especialidad a otra, se producirá por libre designación de la Compañía entre aquellos que, reuniendo los requisitos necesarios, así lo tuvieran solicitado.

Los tripulantes así promocionados quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en el nuevo grupo o especialidad.

Todo tripulante, a su ingreso en cada grupo o especialidad, ocupará el último puesto de la relación ordenada del personal, asignándole el número de orden que le corresponda.

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

El nivel de retribución del tripulante que cambie de grupo o especialidad será el que le correspondería por el tiempo de permanencia en el último grupo o especialidad.

Art. 43. *Consideración a grado superior.*—La Dirección Gerencia, en uso de sus facultades, podrá dar la consideración a grado superior a los Segundos Pilotos y Oficiales Técnicos que considere oportuno, con efectos económico-administrativos.

Art. 44. *Opción de tripulantes técnicos a cambio de especialidad.*—Los Tripulantes técnicos que reúnan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de especialidad, a los distintos grupos de Pilotos o a Navegantes, que la Compañía organice con este fin. Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aun cuando el llamamiento de dichos tripulantes para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía, de acuerdo con las necesidades del servicio.

La Compañía facilitará a los Tripulantes técnicos el acceso a los cursos de Pilotos o Navegantes en las escuelas oficialmente reconocidas, de acuerdo con el contenido del artículo 148 del presente Convenio.

SECCIÓN TERCERA: PROGRESIÓN

Art. 45. *Progresión.*—La progresión que entraña el pasar de un avión a otro dentro de cada especialidad se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección de Operaciones a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para optar a estas pruebas, no tengan acordado con la Dirección ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante un período convenido, por haber efectuado un curso que lleve implícita esta condición o condicionamiento de similar naturaleza, y con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en el artículo 32.

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

Esta regulación se establece sin perjuicio del Decreto de 9 de septiembre de 1954.

Art. 46. *Participación sindical y del personal.*—El Jurado Unico de Empresa designará de entre los Enlaces Sindicales del personal de vuelo de cada especialidad aquellos que deban participar como miembros en los Tribunales destinados a evaluar las pruebas o exámenes que afecten a la promoción de los tripulantes de su misma especialidad.

Los Enlaces Sindicales colaborarán con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso, así como en la elaboración de:

- a) Turnos de servicios mensuales.
- b) Turnos de vacaciones.
- c) Rotaciones de Destacamentos, Residencias, Destinos.
- d) Cualquier modificación provisional de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión Mixta para su posterior ratificación, si procede.
- e) Participación en las Comisiones encargadas de vigilar la concesión de becas.
- f) Vigilancia de las calidades del vestuario de tripulantes técnicos por medio de una comisión que se nombrará y que tendrá la facultad de poder ampliar los plazos de duración de las prendas adquiridas, si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.

CAPITULO VI

Art. 47. *Situaciones.*—Los tripulantes podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes, distinguiéndose separadamente tripulantes fuera de plantilla y en ella.

Art. 48. *Tripulantes fuera de plantilla.*—Los tripulantes fuera de plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En examen.
- En prácticas.
- En período de prueba.
- Contratado a plazo fijo.

Art. 49. *Tripulantes en examen.*—Se considerarán en situación de examen todos aquellos tripulantes que se encuentren realizando pruebas teóricas o prácticas determinadas por la Dirección, en orden a su posible ingreso en la misma.

Art. 50. *Tripulante en prácticas.*—De acuerdo con la Orden de 9 de agosto de 1960 del Ministerio de Trabajo, la Compañía, durante un período máximo de dos años y anterior al de la prueba, podrá admitir tripulantes en prácticas que no pueden ser considerados como miembros de la tripulación de vuelo.

Durante este período de prácticas no tendrán los tripulantes otro derecho, en concepto de remuneración, que la percepción del 35 por 100 de la cantidad que por coeficiente de programación y prima de vuelo adicional, en su caso, corresponde al nivel de entrada de la especialidad, así como el 100 por 100 de las dietas que pueda devengar.

En el caso de los Pilotos la especialidad se entiende referida al grupo de Terceros Pilotos.

Art. 51. *Tripulantes en período de prueba.*—Todos los aspirantes que ingresen en la Compañía permanecerán durante un período de seis meses en situación de prueba, bien sean procedentes de contratación directa, bien lo sean como consecuencia de la superación de los exámenes teóricos-prácticos determinados por la Dirección.

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

Los Tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de la especialidad en la que haya ingresado.

Art. 52. *Tripulantes contratados a plazo fijo.*—La Compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo no renovables y no superiores a siete meses, que expirarán cuando se cumpla la fecha de vencimiento. Con el cumplimiento del plazo marcado, quedará extinguida la relación laboral, debiendo cesar el tripulante en la Compañía automáticamente, salvo que hubiese recibido expresamente comunicación en contrario.

Art. 53. Los tripulantes, tanto en plantilla como fuera de ella, podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En actividad.
- Comisión de servicio.
- Con licencia.
- Retribuida.
- Sin retribuir.
- Servicio Militar.
- Baja por enfermedad o accidente.
- Suspensión de actividad.

Además de estas situaciones, los tripulantes en plantilla podrán encontrarse en régimen de excedencia, bien sea voluntaria o forzosa.

Art. 54. *Tripulantes en situación de actividad.*—Se encuentran en situación de actividad los tripulantes que, habiendo superado el período de prueba, desempeñan en los servicios de la Compañía las funciones propias de la especialidad para la que están contratados.

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

Art. 55. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio al desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados. A estos efectos se consideran como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros distintos a los de la Compañía y cualquier otra actividad similar.

También se encuentran en esta situación aquellos tripulantes que, por razón de cargo sindical, cubierto por elección o por Decreto, de acuerdo con la Ley Orgánica del Estado y demás normas que la desarrollen, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo, cuando oficialmente hubiesen sido requeridos para ello.

Art. 56. *Tripulantes con licencia*

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

1. Dos días laborables:

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

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

b) Alumbramiento de esposa.

2. Diez días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

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

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

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas en cuanto a número de tripulantes que puedan disfrutar de esta licencia será de uno por cada cincuenta o fracción, dentro de cada flota, grupo o especialidad.

La petición de licencia deberá presentarse con la anticipación necesaria para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

Art. 57. *Excedencia voluntaria.*—Los tripulantes con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la Compañía podrán pasar a la situación de excedencia, sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo.

Se concederá excedencia voluntaria por plazo no inferior a seis meses, prorrogables, ni superior a tres años. La prórroga será concedida tan sólo cuando persistan las causas que motivaron la concesión y no exista petición pendiente de atender. El tiempo total máximo que podrá estar un tripulante en situación de excedencia será de tres años. El tiempo de duración de la excedencia no se computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía.

No existirá para la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada 20 o fracción por cada flota en que se preste servicio, grupo laboral y especialidad.

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

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

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

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por la siguiente fórmula:

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

T = Número de tripulantes en la plantilla de su especialidad y grupo al irse.

T' = Número de tripulantes en la plantilla de su especialidad y grupo al volver.

N = Número de orden en la plantilla de su especialidad y grupo al irse.

N' = Número de orden al volver.

Esta fórmula es válida siempre que el número de tripulantes al volver sea igual o mayor que el número de tripulantes al irse, es decir, T' igual o mayor que T.

Si T' fuese menor que T, su número de orden será el que resulte de incrementar el número que tenía al marcharse, resultado de multiplicar por 0,3 el número de meses que haya permanecido en situación de excedencia voluntaria.

Tanto el resultado de la proporción expuesta como el producto mencionado anteriormente se convertirán en números enteros para su aplicación práctica, para lo cual se redondeará a la unidad entera superior.

No obstante lo anterior, la reincorporación del tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia.

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

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

Art. 58. *Excedencia forzosa.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público del Movimiento y de la Organización Sindical, cubiertos por elección o por Decreto, que legalmente lleven inherentes esta situación.

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

La reincorporación deberá 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 la Compañía, los tripulantes técnicos en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 59. *Servicio militar.*—Los tripulantes que sean requeridos con carácter ineludible para prestar servicios militares obligatorios mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período le será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y le será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión del coeficiente de programación.

Art. 60. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al tripulante que transitoriamente no puede seguir en situación de actividad, por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites que, desde un punto de vista médico-administrativo, estén señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanece en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 40, apartado b).

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

Art. 61. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante cuando por haberse iniciado su expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Art. 62. *Reingreso.*—Los tripulantes que, habiendo causado baja voluntaria en la Compañía, solicitasen de nuevo su ingreso, podrán ser discrecionalmente readmitidos.

El tripulante deberá someterse a los reentrenamientos y demás pruebas que en cada caso considere necesarios la Compañía.

Cumplidos estos requisitos pasará a integrarse en la Compañía con el mismo nivel que tenía en el momento de abandonarla, ocupando el último número de su grupo y especialidad.

Art. 62 bis.—*Preaviso en las peticiones de baja.*—Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los tripulantes y

la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión. Las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causar baja.

CAPITULO VII

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 63. Base principal.—Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios de vuelo.

Art. 64. Base.—El lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Art. 65. Destacamento.—El lugar donde un tripulante se encuentra, desplazado fuera de su residencia o base habitual por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

Art. 66. Residencia.—El lugar a que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 67. Destino.—Lugar a que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Art. 68. Actividad laboral.—Todo el tiempo en que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra, y su límite mensual es de ciento noventa horas.

Art. 69. Actividad aérea.—El tiempo total computado desde la presentación de un tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un periodo de descanso, para ejecutar un servicio o serie de servicios, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último de estos servicios.

El tiempo de actividad aérea se considerará continuo si no le interrumpe un tiempo de descanso mínimo.

Las presentaciones en los aeropuertos deberán efectuarse treinta minutos antes de la hora de despegue, en el caso de la flota Convair, cuarenta y cinco minutos en los vuelos cortos y medios y una hora en los vuelos largos.

La actividad aérea se computará, inicialmente, a partir de las programaciones de servicio, aplicando a estas programaciones lo estipulado en el artículo 69.

Mensualmente deberá hacerse un cómputo real de la actividad aérea desarrollada por los tripulantes. La media de los valores obtenidos durante un mes dará el valor medio de la actividad aérea, que será con la que se opere durante la programación correspondiente.

Art. 70. Actividad aérea diurna.—La comprendida entre las siete y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 71. Actividad aérea nocturna.—La comprendida entre las veintiuna horas y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 72. Tiempo de vuelo.—El transcurrido desde el momento en que una aeronave se pone en movimiento por su propia fuerza motriz para emprender el vuelo, hasta que, realizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y son parados sus motores.

A efectos de limitación de tiempos de vuelo y por venir definidos así por la autoridad aeronáutica se considerarán los tiempos de vuelo de rueda a rueda.

En el plazo de un año se establecerán las adaptaciones necesarias con objeto de que todos los tiempos de que se habla en este Convenio sean transformados en su correspondiente valor, calzo a calzo, sin que este cambio pueda implicar disminución en las horas máximas efectivas de actividad aérea, que figuran en este Convenio.

Asimismo se adecuarán los valores de las horas rueda a rueda a efectos de retribución, entendiéndose que los nuevos valores de los tiempos calzo a calzo no implican repercusión económica adicional a cargo de la Dirección de la Compañía, sobre la fijada en las tablas salariales. Es decir, la correspondencia de valores rueda a rueda y calzo a calzo supone idéntica retribución económica.

Art. 73. Lugar de descanso.—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes.

Art. 74. Tiempo de descanso.—Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar antes o después de un periodo de actividad aérea.

Art. 75. Descanso mínimo.—Después de cada tiempo de actividad aérea se disfrutará de un tiempo mínimo de descanso de diez horas, o bien el que se deduzca de acuerdo con la tabla que se acompaña como anexo número 5 si fuera superior a dichas diez horas.

Art. 76. Descanso parcial en vuelo.—El tiempo en el que un tripulante, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Art. 77. Descanso parcial en tierra.—Tiempo en el que un

tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos.

Para ser considerado como tiempo de descanso parcial, su duración deberá ser superior a dos horas de descanso efectivo en cama, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.

Los descansos parciales, tanto en vuelo como en tierra, se considerarán de actividad aérea y permitirán prolongar los límites de la misma en la mitad del tiempo de descanso disfrutado.

Art. 78. Límite de actividad aérea.—Se considera límite de actividad aérea el máximo de tiempo, dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 79. Máximo de actividad aérea.—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea con aquel del que puede disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio, cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía.

Art. 80. Actividad aérea incrementada.—Es la que puede obtenerse cuando en un periodo de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

Art. 81. Servicio.—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios periodos de descanso fuera de la base.

Art. 82. Serie de servicios.—Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en su base.

Art. 83. Etapa.—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 84. Etapa media.—Es la media aritmética de los tiempos de vuelo de las etapas programadas para un servicio.

Art. 85. Tripulación mínima.—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 86. Tripulación operativa.—Es la definida por el manual del avión para cada caso.

Art. 87. Tripulación reforzada.—La que comprende algún tripulante adicional, poseedor de licencia que les permite ocupar un puesto de trabajo en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda obtener un descanso parcial.

Art. 88. Vuelo corto.—El de duración inferior a una hora quince minutos. Los vuelos con dos tripulantes técnicos o sin piloto automático se considerarán a todos los efectos cortos.

Art. 89. Vuelo medio.—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 90. Vuelo largo.—El de duración superior a tres horas.

Art. 91. 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. A título indicativo serán entre otros los dedicados a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimiento médico y actividades similares.

Art. 92. Imaginaria.—Tripulante a la inmediata disposición de la Dirección de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne. La mitad del tiempo permanecido en esta situación se le computará como actividad laboral, o el total del mismo si ha permanecido durante ese tiempo en locales fijados por la Compañía.

Art. 93. Retén.—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. El tiempo transcurrido en esta situación se computará como 1/4 a efectos de actividad laboral.

Art. 94. Reserva.—Tripulación que no tendrá asignados servicios de vuelo fijo. Excepto los días señalados como libres se le podrán nombrar los servicios que se considere oportuno con objeto de estabilizar la programación.

La tripulación de reserva deberá establecer contacto con la Oficina de Programación de Vuelo a las ocho horas y a las veintidós horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

Los días libres correspondientes al tiempo que dure la reserva se disfrutarán en el resto del mes.

La situación de reserva no dará lugar a cómputo alguno de actividad aérea laboral.

Art. 95. Día franco de servicio.—Aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto. Este deberá serle asignado antes de las veintidós horas del día anterior, y el tripulante tendrá la obligación de establecer contacto con la Oficina de Programación de Vuelo después de dicha hora límite de asignación de servicio. Si no le ha sido nombrado servicio o asignada obligación dentro del plazo marcado el día franco de servicio el tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 96. Día libre.—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante, sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 97. Vacaciones.—Periodo de treinta días seguidos o dos periodos de quince días al año, que disfrutarán todos los tripulantes en los periodos de disponibilidad.

SECCIÓN SEGUNDA: LÍMITES Y REGULACIONES

Art. 98. Limitaciones.—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en este Convenio.

La programación se hará de acuerdo con la tabla reguladora de trabajos y descansos, de la que resultarán los tiempos de descanso que deberán devengarse como consecuencia de dicha actividad.

Art. 99. Límites de actividad aérea:

Vuelos cortos	12.30 h.
Vuelos medios	13.14 h.
Vuelos largos	14.00 h.

O la actividad aérea menor que devengue un descanso análogo para cada tipo de vuelo, así como lo contemplado en el último párrafo del artículo 77.

Límite de incrementos potestativos de los Comandantes: Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades señaladas en el párrafo anterior en la forma siguiente:

Vuelos cortos y medios	1.00 h.
Vuelos largos	1.30 h.

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

Art. 100. Límite máximo de horas de vuelo:

Límite mensual	93.30 h.
Límite trimestral	263.00 h.
Límite anual	900.00 h.

Art. 101. Límite de actividad laboral mensual.—El número máximo de horas de actividad laboral mensual es de 190.

Art. 102. Límite de serie de servicios.—En los aviones que efectúan etapas cortas y medias las series de servicios tendrán una duración máxima de cuatro días.

Art. 103. Límite de etapas.—El límite máximo de etapas que podrán realizarse en un periodo de veinticuatro horas será de ocho.

Art. 104. Días libres.—Todo tripulante disfrutará un mínimo de ocho días naturales libres cada mes, en su base, en las condiciones siguientes:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- b) Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los cuatro restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- c) Al regresar a la base después de los vuelos transatlánticos o de duración similar se disfrutará de cuarenta y ocho horas libres.
- d) Todo día que un tripulante deba pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de otro día libre.
- e) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a mediodía.
- f) Cuando un tripulante esté sujeto a un servicio de reserva deberá disfrutar durante el mes de la totalidad de los ocho días naturales libres que le corresponden, con arreglo a las limitaciones previstas.
- g) Los tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, podrán disponer de cuatro, seis y diez días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

Art. 105. Preaviso.—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con siete días de anticipación.

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

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

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

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino será de cuarenta días.

Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con un mes de antelación.

Art. 106. Tabla de descansos.—El descanso necesario para recuperarse de la fatiga acumulada a lo largo de un periodo de actividad aérea dependerá en gran parte de las horas durante las cuales se desarrolle la actividad citada.

El descanso que devengarán las horas de actividad aérea y comprendidas entre las siete horas y las veintiuna horas será igual a 5/7 del tiempo de actividad desarrollado.

Para actividades aéreas comprendidas entre las veintiuna horas y las dos horas o entre las cinco horas y las siete horas, los descansos a devengar serán iguales a los tiempos de actividad desarrollados.

Los tiempos de actividad comprendidos entre las dos y las cinco devengarán descansos iguales a 5/3 de las horas de actividad aérea desarrolladas.

De acuerdo con estos criterios se ha elaborado la tabla correspondiente al anexo número 5.

Art. 107. Facultades del Comandante.—No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades

que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida, cuando causas de fuerza mayor así lo exijan y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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

SECCIÓN TERCERA: ROTACIONES

Art. 108. Vacaciones.—Valorando los meses del año para conseguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos resultará:

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

Independientemente de las puntuaciones anteriores, los días de Jueves Santo, Viernes Santo, Sábado de Gloria y Domingo de Resurrección, se computará a un punto por día.

Art. 109. Orden de elección.—En orden a la elección para el disfrute de vacaciones se tendrán en cuenta las siguientes normas:

- a) El primer año se elegirá por número de orden. La elección anual de cada tripulante acumulará una puntuación que será determinante de su orden de elección.
- b) Tendrán derecho preferentemente para elegir los que tengan una puntuación más baja, y a igualdad de puntuación decidirá el menor número de orden.
- c) Los tripulantes de nuevo ingreso en la Compañía, al comenzar, adquirirán una puntuación inicial a la del tripulante de su especialidad que la tenga más alta.
- d) Al pasar de un grupo de vuelo a otro, el tripulante arrastrará su puntuación, eligiendo, cuando le correspondiese, inmediatamente detrás del último del grupo, de igual o inferior coeficiente.
- e) Si por alguna razón, una vez elegido un mes para disfrutar su permiso, éste no pudiese tomarse en las fechas previstas, deberá tratar de cambiarse por un mes de análoga puntuación; si no es posible se ofertará por número de orden a los tripulantes que ostenten la puntuación inmediata superior. Al hacer la solicitud de cambio, el tripulante deberá especificar la nueva fecha en que desea disfrutar el permiso anual, con objeto de que los preavisos sean de un mes como mínimo.
- f) Las peticiones de cambio deberán ser hechas a la Dirección de Operaciones, con un mínimo de un mes de adelanto sobre la fecha de comienzo.
- g) En cualquier caso, el tripulante que disfrute de un mes de permiso adquirirá el coeficiente asignado al mismo.
- h) Si el permiso se disfrutase en dos periodos de quince días o en semanas que correspondiesen a dos meses distintos, la valoración se haría aplicando a cada semana la parte alícuota del coeficiente del mes a que correspondía.
- i) Anualmente y con anterioridad al 1 de diciembre se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas y el orden de preferencia para la elección de permisos del año siguiente.

Las dudas que surjan a la aplicación de este Reglamento serán solucionadas por la Dirección de Operaciones y la Representación Sindical de los Tripulantes.

Art. 110. Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.—Cuando haya que cubrir un destacamento, residencia o destino voluntario, si no hay razones técnicas que lo impidan, se ofertarán los turnos por número de orden, a los tripulantes que compongan en ese momento el grupo de vuelo a que corresponde y se formará una relación con los mismos especificando los turnos elegidos.

No podrá rotar dos veces en un destacamento, residencia o destino el mismo tripulante, hasta que el último de la lista haya tenido opción. Cuando esto suceda se considerará terminada la rotación.

Si algún turno de destacamento, residencia o destino no pudiera cubrirse por este procedimiento, se cubrirá obligatoriamente de mayor a menor número de orden.

En caso de que un tripulante necesitara cambiar un turno, deberá ponerlo a disposición de la Dirección de Operaciones, con objeto de que ésta pueda cubrirlo, ofertándolo por número de orden.

Si el cambio fuese obligado por necesidades de la Compañía, el tripulante tendrá derecho a cubrirlo tan pronto la sea posible.

Art. 111. Destacamento, residencia y destino forzoso.—Se cubrirán de mayor a menor número de orden, si no hay razones técnicas que lo impidan. En caso de que un tripulante precise cambiar el orden que le corresponde de hacerse cargo de un destacamento, residencia o destino, deberá contar con otro tripulante que quiera aceptar el cambio y vendrá obligado a cubrir el de éste cuando le tocara por el turno normal de rotación. Si llegado este momento, quisiesen cambiar de nuevo, podrán hacerlo de mutuo acuerdo.

CAPITULO VIII

Retribuciones

Art. 112. Concepto retributivo.—Los tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio, estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas:

1. Sueldo base.
2. Premio de antigüedad.
3. Coeficiente de programación.
4. Gratificaciones conmemorativas.

b) Otras retribuciones:

1. Prima de vuelo incentivada.
2. Protección a la familia.
3. Gratificación por cierre de ejercicio.
4. Dietas.
5. Gratificaciones por destacamento, residencia o destino.

Art. 113. Sueldo base.—Los sueldos base de cada nivel, grupo y especialidad son los expresados en el anexo número 1. tablas A B y C.

Art. 114. Premios de 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 únicos, 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 haya estado encuadrado.

Art. 115. Coeficientes de programación.—Los tripulantes percibirán en concepto de coeficiente de programación, las cantidades que se especifican en el anexo número 1. tablas A, B y C, según su nivel y especialidad.

Art. 116. Gratificaciones conmemorativas.—Los tripulantes percibirán los días 18 de julio y 24 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad y coeficiente de programación.

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

Art. 117. Títulos.—Se modifica el artículo 52 del Reglamento de Régimen Interior en el sentido de que, en el futuro, la Dirección establecerá los títulos cuya posesión, por parte de los tripulantes, dará lugar en el momento del reconocimiento, a la percepción por una sola vez de la cantidad que también habrá de fijarse, que estimule a la obtención de los mismos.

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

En un plazo máximo de tres meses, a partir de la aprobación de este Convenio, la Dirección de la Compañía publicará la primera relación de títulos que se considera incentivados y la cantidad que por la obtención de ellos se acredita.

Art. 118. Protección a la familia.—Establecido por la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1966, que desarrolla la Ley de Seguridad Social, el nuevo Régimen de Ayuda Familiar, los tripulantes que hayan optado por el régimen vigente en 31 de diciembre de 1966, percibirán los puntos que tuvieron acreditados hasta tal fecha, a razón de 300 pesetas y los que en el futuro les correspondan, a tenor de lo dispuesto en la aludida Orden ministerial.

Todos los tripulantes que no hubieran causado alta en el Régimen de Plus Familiar antes del día 31 de diciembre de 1966 se registrarán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Art. 119. Gratificación por cierre de ejercicio.—En tanto la situación económica de la Compañía lo permita, y así fuese

acordado en Junta general de accionistas, se abonará una paga extraordinaria, en concepto de cierre de ejercicio computándose únicamente sueldo base y antigüedad.

Art. 120. Gratificación de destacamento.—Los tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulta de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la dieta nacional o internacional que le corresponda, de acuerdo con el artículo 140.

Art. 121. Gratificación de residencia.—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 122. Gratificación de destino.—Cuando un tripulante sea destinado fuera de la base principal o de aquella para la que fuera expresamente contratado, recibirá en concepto de gratificación de destino el 60 por 100 de la gratificación que percibiera si estuviera destacado.

Art. 123. Alteraciones de los tiempos de destacamento o destino.—Cuando en las situaciones de residencia o destino no se llegase a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el tripulante recibirá como gratificación, la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Art. 124. Cursos y Comisiones de servicio.—El tripulante, durante cursos, comisiones realizadas en los términos del artículo 55 ó cualquier otra actividad que deba desarrollar por haber sido designado por la Compañía, percibirá la prima de vuelo equivalente a setenta y seis horas mensuales o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 125. Vacaciones.—El tripulante, durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima de vuelo correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año, inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones. En ningún caso dicho promedio será inferior al coeficiente de programación.

Art. 126. Vuelos de situación y regreso.—En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios asignados, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado, al precio de la hora no incentivada de su nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán en ningún caso para el cómputo mensual de horas de vuelo.

Art. 127. Dieta.—Es la cantidad que se devenga por atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía, fuera de su base.

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

Art. 128. Clases de dieta.—Las dietas se dividen en nacionales o extranjeras, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 129. Dieta básica.—Es la que servirá de punto de partida para calcular, aplicándole un coeficiente regulador por país, la que corresponda en cada caso.

Art. 130. Coeficiente regulador.—Es el que se aplicará a la dieta básica para que su cuantía en cada país esté en consonancia con el coste de vida del lugar.

Art. 131. Revisión de los coeficientes.—La revisión de los coeficientes reguladores por países se hará anualmente, de acuerdo con los índices de coste de vida de los elementos que la integran.

Se podrá hacer una revisión de los coeficientes, que autorizará la Gerencia cuando, a petición razonada, ésta lo estime procedente.

Quando no se disponga de estos índices, se mantendrán los coeficientes reguladores hasta que posteriormente, una vez conocidos, puedan efectuarse las correcciones oportunas.

Quando se deban devengar eventualmente dietas en algún país cuyo índice no conste se aplicará la dieta básica si previamente no se ha llegado a un acuerdo con la Dirección de la Compañía.

Art. 132. Índices en vigor.—Los coeficientes iniciales correspondientes a los diferentes países serán para 1967 y los siguientes:

DIETAS EXTRANJERAS

80 %	95 %	112 %	125 %
Irlanda. Uruguay. Portugal. Colombia.	Argentina. Bélgica. Luxemburgo. Méjico. Suiza. Grecia. Paraguay.	Austria. Filipinas. Francia. Perú. Italia. Alemania. Holanda. Canadá.	EE. UU. Suecia. Venezuela. Finlandia. Costa Rica. Puerto Rico. Brasil. Africa Ecuatorial.

A los países que no tengan un índice establecido les será de aplicación el 100 por 100.

DIETAS NACIONALES

La dieta nacional establecida en el artículo 140 será de aplicación en el territorio español peninsular, Baleares, Canarias, Melilla y Provincias de Sidi Ifni y Sahara.

Art. 133. *Cómputo de dietas en vuelos cortos y medios.*—A los efectos de cómputo de dietas se hará el cálculo de las dietas de acuerdo con el número de comidas y pernóctamientos que se deban realizar fuera de la base.

Cada comida principal devengará 1/4 de dieta, cada pernóctamiento devengará 1/2 dieta.

Se devengará 1/4 de dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las trece y las quince horas o las veintiuna y veintitrés horas locales. Se devengará 1/2 dieta cuando se permanezca fuera de la base tiempos comprendidos entre las veintitrés y las siete horas locales.

Art. 134. *Cómputo de dietas en vuelos largos.*—En los vuelos largos se comenzará a devengar la dieta desde el momento de tomar tierra en el aeropuerto del lugar donde se pernócta o se realiza la primera comida hasta el momento de despegar desde el aeropuerto del lugar donde se haya pernóctado o se haya hecho la última comida.

A efectos de cómputo de dietas, y debido a que las horas habituales de las comidas quedan notablemente alteradas, se considerará que se devenga 1/4 de dieta por cada vez que durante la permanencia en el lugar de que se trate abarque tiempos comprendidos entre las once y dieciséis horas o entre las diecinueve y veintitrés horas locales, y 1/2 dieta en concepto de pernóctamiento cuantas veces éste se realice en hotel fuera de la base.

Si debido al horario fuera necesario ocupar la habitación de un hotel hasta más tarde de la hora límite para desalojarla y hubiera, por tanto, que pagar un día más de habitación, se devengará el gasto real, previa comprobación por la Dirección de la Compañía.

Art. 135. *Gastos de bolsillo.*—Sin quedar englobada en la dieta y para atender gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales ya cubiertos, se devengará el equivalente a 1/4 de dieta nacional o extranjera, según los casos, cada fecha que se vuele o se permanezca ausente de la base.

Art. 136. *Alojamiento.*—Los tripulantes seleccionarán, a través de su representación sindical, aquellos hoteles en los que deseen alojarse en sus desplazamientos habituales; la selección deberá hacerse inmediatamente después de publicarse los horarios de invierno y verano o sus modificaciones.

El hotel seleccionado deberá ser como mínimo de 1.ª A o equivalente en el extranjero. Las habitaciones deberán ser individuales y con baño, para garantizar un buen descanso.

Una vez decidido el hotel y convenidos los precios los Enlaces sindicales lo notificarán a la Dirección de Operaciones, para que la Delegación correspondiente abone periódicamente al hotel el importe de las habitaciones reservadas.

Art. 137. *Cargo a pasar por las habitaciones reservadas.*—La Compañía pasará cargo a cada tripulante del importe de la habitación reservada, con independencia de que la utilice o no, siempre que el no hacerlo sea por deseo propio.

Cuando por ser el número de tripulantes superior al normal no fuera posible que cada uno dispusiera de una habitación individual, el cargo que cada uno debe abonar será igual a la mitad del importe de la habitación doble ocupada. No obstante, se procurará, dentro de lo posible, por la Delegación correspondiente conseguir habitaciones individuales.

Art. 138. *Alojamiento en los viajes regulares.*—Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, en los vuelos regulares no programados.

Art. 139. *Anticipo de dietas.*—La Dirección de la Compañía facilitará a los tripulantes mensualmente unos talonarios de cheques de viajero que sean canjeables fácilmente por los interesados en pesetas o en dólares en nuestras Delegaciones nacionales o del extranjero.

En caso de extravío del talonario los tripulantes podrán recibir de las Delegaciones, excepcionalmente, el importe del anticipo de la dieta correspondiente.

Art. 140. *Dieta básica.*—La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

	Dieta extranjera — Dólares	Dieta nacional — Pesetas	Dieta Guinea — Pesetas
Primeros Pilotos	24	800	1.000
Segundos Pilotos	23	760	960
Oficiales de Vuelo	22	720	920

Art. 141. *Comidas a bordo.*—En los vuelos cortos y medios, para evitar retrasos innecesarios, la Compañía facilitará a bordo las comidas a los tripulantes, pasando el correspondiente cargo.

El momento de efectuar la comida será decidido por el Comandante, que lo comunicará con suficiente antelación para que puedan ser preparadas.

Art. 142. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los tripulantes y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y cuarto por cada periodo de veinticuatro horas efectivas, naturales e ininterrumpidas.

DISPOSICION TRANSITORIA

Gratificación especial para Oficiales de Vuelo

La Compañía considerará los casos de los Oficiales de Vuelo que debiendo haber tenido la oportunidad para su cambio de especialidad por conveniencia de aquélla no la llevaron a cabo, asignando una cantidad mensual para compensarles de tal ausencia de oportunidad. Si la representación sindical de los Oficiales de Vuelo afectados estimase debiera incluirse algún tripulante en adición a los señalados por la Dirección, se aceptará tal inclusión, siempre que se base en la inalterabilidad de la cantidad señalada inicialmente para reparto entre los tripulantes a quien la Dirección estimase deba compensar.

CAPITULO IX

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 143. *Plan general de formación.*—Por similitud con lo dispuesto en el artículo 149 del II Convenio Colectivo del Personal de Tierra, la Dirección confeccionará en el plazo de un año, a contar desde la fecha de aprobación de este Convenio, un plan general de formación, que abarcará a todos los tripulantes, tanto en sus aspectos técnicos como sociales. El desarrollo y puesta en ejecución de este plan será iniciado durante la vigencia del presente Convenio.

Art. 144. *Economatos.*—Para completar o suplir la acción que en beneficio del personal realizan los economatos laborales se procurará el logro de conciertos con los establecimientos comerciales que faciliten mayores ventajas en orden a la reducción de precios para los tripulantes de «Iberia», manteniendo a estos efectos debidamente informados de forma periódica al personal.

Art. 145. *Actividades físicas, culturales y recreativas.*—Se procurará estimular en la medida de lo posible la educación física, artística y cultural no sólo para los tripulantes de la Compañía, sino para sus familiares, facilitando ésta las instalaciones allí donde el número de personas lo aconsejen y procurando en los lugares de menos número de personas poner a disposición del mismo otras instalaciones mediante concierto. La Compañía asignará al Grupo de Empresa una cantidad anual igual al menos al importe de las cuotas de los tripulantes afiliados al mismo.

Art. 146. *Cultura física.*—Con objeto de fomentar la educación física y el deporte para un mejor desarrollo anatómico y fisiológico de las tripulaciones, cuando la Compañía lo requiera pondrá a disposición de éstos las instalaciones adecuadas.

Art. 147. *Viviendas.*—La Compañía proporcionará la ayuda necesaria para la obtención de créditos a largo plazo, mediante gestiones en las Cajas de Ahorro, Entidades estatales, bancarias o inmobiliarias, en régimen de cooperativa o individuales, por el sistema de financiación más apropiado.

Estos préstamos serán gestionados por un Comité, que se nombrará en un plazo máximo de seis meses, y que estará constituido por miembros de la Compañía y tripulantes. La Compañía facilitará su aval por un tope máximo de 400.000 pesetas, siendo los gastos de negociación e intereses de cargo de los beneficiarios. La Compañía podrá requerir las garantías que estime necesarias, consistentes en la designación como beneficiaria del seguro colectivo de vida o en el otorgamiento de cualquier otro tipo de garantía, hipotecaria o personal.

El número de préstamos a que la Compañía dará su aval no será inferior al 50 por 100 del número de tripulantes que justifiquen no disponer de vivienda propia, y estos préstamos sólo podrán ser utilizados por una sola vez y con objeto de adquirir la propia vivienda.

Las anteriores concesiones compensarán cualquier otro derecho que pudiera corresponderles de acuerdo con la legislación en vigor en materia de viviendas o préstamos para la construcción de las mismas. Por consecuencia, la totalidad de la plantilla del personal afectado por este Convenio queda excluido del cómputo que sobre estas obligaciones establecen las mencionadas disposiciones legales.

Art. 148. *Becas.*—En orden a la promoción social de los tripulantes y asistencial de sus hijos, huérfanos y viudas, la Compañía establecerá proporcionalidad adecuada entre la cantidad destinada a becas, premios de escolaridad, etc., con las concedidas a los empleados afectados por el Convenio del Personal de Tierra.

A partir de la firma del Convenio se nombrará una Comisión de tripulantes técnicos, a través de los representantes sindicales, en orden a participar en la fijación de normas y límites de remuneración que den lugar a percibir estos beneficios sociales, así como a la formalización del Reglamento General para la Compañía.

En orden a la promoción técnica de los tripulantes la Compañía establecerá un sistema de becas, con objeto de facilitar la transformación a que se refiere el artículo 44, en un sistema de participación a 50 por 100 con los beneficiarios.

Art. 149. *Vestuario*.—La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas para cada especialidad, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto de la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los tripulantes recibirán cada año las prendas o bien, en sustitución, las telas y cantidades para la confección de las mismas expresadas en el cuadro anexo número 6, de acuerdo con las tarifas que apliquen los sastres designados por la Dirección de la Compañía.

La confección podrá hacerse también por dichos sastres, en cuyo caso facilitará a los tripulantes los vales por el precio total de la confección.

CAPITULO X

Seguridad social complementaria

Art. 150. *Enfermedad*.—En el personal en situación de baja por enfermedad se distinguirán dos grupos, a efectos de las ayudas complementarias establecidas por la Compañía, a saber:

- Personal incluido en el Seguro de Enfermedad.
- Personal excluido del Seguro de Enfermedad.

Art. 151. *Personal incluido en el Seguro de Enfermedad*.—Percibirá durante un período máximo de diez meses el complemento preciso para obtener el 100 por 100 de sueldo base, premio de antigüedad, gratificaciones por residencia, destacamento o destino, salvo que la Jefatura de los Servicios Médicos de la Compañía ordene su traslado a la base principal, y el 50 por 100 del coeficiente de programación.

Art. 152. *Personal no incluido en el Seguro de Enfermedad*. Los tripulantes percibirán durante los primeros cinco meses iguales cantidades a las reglamentadas en el artículo 151.

Del sexto al décimo mes, ambos inclusive, el 50 por 100 del sueldo base y premio de antigüedad, el 25 por 100 del coeficiente de programación. Las gratificaciones de destacamento, residencia y destino, si procediera.

El cómputo total mensual en noras del citado coeficiente de programación no podrá ser superior a sesenta y siete en todos los casos.

Art. 153. *Normas comunes*.—La percepción de estas cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará en todo caso supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Dirección de la Compañía y los Servicios Médicos, conjuntamente, en orden a la observancia de las prescripciones facultativas adecuadas a la enfermedad que padece, control de permanencia en su domicilio en los casos en que ésta venga expresamente indicada, permanencia en la residencia en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado de la misma por los dos órganos aludidos, conjuntamente, y demás disposiciones complementarias que en este sentido puedan ser dictadas por la Dirección de la Compañía.

En el supuesto de que la situación de enfermedad se produzca estando el tripulante en uso de permiso en localidad distinta a la de su residencia habitual, es obligado asimismo, tan pronto como el servicio médico de la Compañía lo estime en condiciones de trasladarse, a efectuar el traslado al lugar señalado por dicho servicio, si pretende seguir percibiendo las ayudas complementarias.

Cuando la enfermedad sobrevenga en situación de destacamento, residencia o destino, el tripulante deberá someterse al control médico de la Compañía. Dicho servicio médico dictaminará si la entidad de la enfermedad exige o no el traslado o incorporación a su domicilio en la base habitual. Si se realiza dicha incorporación a su domicilio dejará de percibir las gratificaciones por su situación en residencia, destacamento o destino. El hecho de no seguir las instrucciones de traslado ordenadas por el servicio médico supondrá, a efectos de la seguridad social, la pérdida de las ayudas complementarias.

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

En los casos en que el tripulante discrepe del resultado del control ejercido por los Médicos al servicio de «Iberia», o sus colaboradores, o pretenda seguir en situación de baja, respaldado por el Médico que le está atendiendo, en contra del criterio del Servicio Médico de «Iberia», la Compañía se reserva el suspender el pago de las ayudas complementarias establecidas en este capítulo, atendiendo a las causas y circunstancias concurrentes.

Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera recibir la asistencia en Centros sanitarios o por Médicos distintos a aquellos designados por facultativos de «Iberia», o sus colaboradores la Empresa abonará exclusivamente el importe, tanto al Centro asistencial como al facultativo, valorado por el servicio médico de la Compañía, a tenor de las tarifas fijadas para los accidentes de trabajo, quedando en todo caso la Compañía eximida de responsabilidad respecto a una posible incapacidad derivada de la atención de Médicos ajenos a la misma.

Cuando el órgano a que la autoridad aeronáutica tenga encomendada la comprobación de aptitud para el vuelo, desde un punto de vista médico, estimara ser apto un tripulante mientras que el servicio médico de la Compañía no lo creyera así, se constituirá un Tribunal médico, que estudiará y resolverá la discrepancia, compuesto por un Médico como Presidente, designado por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid de entre los que estén calificados como Especialistas de Medicina Aeronáutica y no hubiera intervenido o tenido relación con el enjuiciamiento llevado a cabo por el órgano del Ministerio del Aire, que en primera instancia hubiera determinado sobre la aptitud del tripulante; un Médico libremente elegido por el tripulante y un Médico designado por la Dirección de la Compañía.

En los casos de enfermedad y accidente los tripulantes no podrán percibir más del 100 por 100 de su salario garantizado bien por seguridad social complementaria y fondo B.

Art. 154. *Personal en baja por accidente de trabajo o enfermedad profesional*.—Durante el tiempo que dure la incapacidad temporal y hasta el alta o hasta que se haga cargo del accidente el mutualismo laboral los tripulantes percibirán el complemento preciso, que, unido a lo percibido por el fondo B permita obtener el 100 por 100 del sueldo base, premio de antigüedad y coeficiente de programación. Asimismo las gratificaciones por destacamento, residencia o destino, salvo que la Jefatura de los servicios médicos de la Compañía ordene su traslado a la base principal.

Art. 155. *Enfermedad fuera de base*.—En tanto que la Compañía, a través del Servicio de Asistencia Sanitaria del I. N. I. o bien de otra Entidad similar, resuelva el problema de la asistencia médica en enfermedad fuera de la base de residencia habitual, se hará cargo de los gastos producidos tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas a los tripulantes que lo necesiten o familiares en caso de destacamento, residencia o destino, salvo en los casos en que por estar comprendidos en el régimen de seguridad social pudiera haber efectuado el traslado temporal de la cartilla correspondiente al lugar en que preste sus servicios o aquellos en que los servicios médicos producidos la enfermedad ordene el traslado a la base principal.

Las Delegaciones tendrán a disposición de los tripulantes cuando efectúen servicios de vuelo las relaciones de Médicos o Centros asistenciales a los que puedan acudir en caso necesario.

Art. 156. *Pase a los servicios de tierra*.—En el caso de pérdida prematura definitiva de aptitud para mantenerse en el servicio activo de vuelo por incapacidad adquirida por causas ajenas a su voluntad los tripulantes causarán baja en el escalafón respectivo, pasando a prestar sus servicios en tierra, ya sea en la Dirección de Operaciones o en aquellos puestos de trabajo de la Compañía para los que reúnan condiciones por su capacidad.

Al alcanzar la edad límite establecida de actividad en vuelo los tripulantes podrán optar por pasar a la situación de licencia retribuida hasta la edad mínima en que puedan hacer efectiva su jubilación, percibiendo en tal situación una cantidad igual al 60 por 100 del sueldo y antigüedad alcanzados en el momento de obtener la licencia y permaneciendo inalterable dicha retribución hasta el momento efectivo de su jubilación, que no podrá demorarse por encima de la aludida edad de sesenta y cinco años o mínima de jubilación, o pasar a prestar sus servicios en tierra en la Dirección de Operaciones o en aquellos otros puestos de trabajo en la Compañía, siempre que existan vacantes y reúnan los conocimientos necesarios y condiciones suficientes para desempeñar estas funciones.

La Compañía se compromete a dar oportunidad de formación a este personal en el período comprendido en los cinco años anteriores a su cese en la actividad de vuelo, admitiendo su participación en cursos que se convoquen, que permitan la posibilidad de adquirir el entrenamiento adecuado para prestaciones de servicios en tierra, en los aludidos casos en que existan vacantes.

En el caso de que se presten servicios en tierra, la cantidad a percibir en el nuevo puesto será el sueldo base del nivel alcanzado, más la antigüedad correspondiente, reajustándose el resto de sus remuneraciones, si hubiere lugar, al nuevo puesto de trabajo.

Art. 156 bis. *Seguros colectivos de vida y de pérdida de licencia*.—La Dirección de la Compañía aporta un tercio del valor de la prima de los seguros de vida y de pérdida de licencia, que se establecen para todos los tripulantes técnicos.

Dichos seguros serán concertados y gestionados a través de la Mutualidad de «Iberia».

Art. 157. *Edad de retiro*.—La edad límite de retiro de los tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil u Órgano competente para ello.

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

CAPITULO XI

Transportes

Art. 158. *Transportes en Madrid*.—La Compañía optará después de hacer el estudio económico correspondiente, por una de las dos soluciones siguientes:

1. Facilitar transporte directo desde su domicilio a cada tripulante, que lo sitúe en Barajas a la hora de presentación debida para efectuar un servicio y transporte en iguales condiciones al finalizar el mismo.

2. Financiar la adquisición de un coche y el abono mensual de una cantidad en concepto de puesta a disposición de la Compañía de su vehículo.

Las personas que decidan no hacer uso de la fórmula 2, podrán optar por recibir en metálico una indemnización compensatoria igual a la que percibirían por la puesta a disposición de la Compañía de su vehículo.

Art. 159. Transporte en Delegaciones.—A los tripulantes con base en Delegaciones, o que se encuentren en una de ellas con motivo de servicio, se les facilitará el transporte desde el aeropuerto a la ciudad y viceversa, por el sistema de recogida y distribución hasta el alojamiento, en el sitio donde se encuentren con ocasión de un servicio.

Art. 160. Accidentes «in itinere».—A efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere» la Compañía autoriza a los tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Compañía, reflejados en este capítulo, a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la Compañía en cuanto a:

- Itinerarios normales.
- En tiempo razonable.
- Y con o por ocasión del traslado al lugar de trabajo o viceversa.

CAPITULO XII

Billetes gratuitos o con descuento

Art. 161. Billetes gratuitos a tripulantes.—La concesión de billetes gratuitos o con descuento para los tripulantes técnicos quedará sujeta a las siguientes normas:

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

La Compañía facilitará a los tripulantes talonarios de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por el servicio de los aeropuertos que corresponda, previa cumplimentación del vale y presentación del carnet de tripulante. En ningún caso el tripulante podrá solicitar billetes que no vayan a ser utilizados dentro del período máximo de un mes.

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

3. Un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza, en caso de fallecimiento de padres, hijos o hermanos, al aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento. En caso de ser tripulantes técnicos casados, tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su esposa.

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

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

6. Dos billetes Free I para su cónyuge e hijos—en el caso de tripulantes solteros para sus padres—, en los casos en que los tripulantes técnicos deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Navidad o Fin de Año, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

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

Art. 162. Concesiones a los familiares.—La concesión de billetes a los familiares de los tripulantes técnicos dependerá, en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del período de permanencia del tripulante en la plantilla de la Compañía, en la forma regulada anteriormente. Se consolidan los derechos que los familiares de los tripulantes ya venían gozando y que son los siguientes:

1. La esposa disfrutará de tres billetes Free II al año.
2. Los hijos disfrutarán de dos billetes Free II al año.
3. Los padres que convivan y dependan del tripulante y por los que éste perciba Plus Familiar, disfrutarán de un billete Free II al año, con reserva de plaza.
4. Billetes al 50 por 100, con reserva de plaza, sin limitación, a los familiares que se especifican en los números 1, 2 y 3 de este artículo.

Art. 163. Normas comunes.—1. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios tripulantes que podrán ser autorizados a ocupar primera clase.

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

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

2. El derecho a billete reconocido en estas normas implica el que el tripulante o sus familiares se provean de oportuno billete de pasaje, con abono de los impuestos y seguro correspondientes.

Se entiende por viaje un recorrido de hasta cuatro trayectos en que se utilicen como máximo dos líneas independientes a la ida y dos a la vuelta, o cuatro líneas si el viaje fuese circular.

En estos trayectos se podrá utilizar el origen como escala intermedia siempre que entre la iniciación del primer viaje y la finalización del segundo no transcurra un plazo superior a treinta y dos días. Los trayectos entre islas Canarias o Baleares no se computarán a estos efectos cuando se produzcan para enlazar con la línea de su lugar de salida.

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

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

En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantiza el regreso mediante reserva de plaza cuando la ocupación de la línea hiciera imposible regresar en la fecha prevista para la incorporación del tripulante a su puesto de trabajo. Esta garantía no podrá dar lugar en ningún caso a más del 5 por 100 de las plazas del avión por personas que se beneficien de ella, salvo que cubierto este cupo aún existieran plazas vacantes. Esta garantía afecta exclusivamente a la red de «Iberia» y no a las Compañías Pool.

A este fin, cuando los vuelos sean diarios, esta transformación se efectuará a partir del momento en el que el tripulante se haya presentado tres días consecutivos a todos los servicios existentes en el aeropuerto para el regreso sin lograrlo.

Cuando se trate de vuelos no diarios, la transformación se realizará a partir del segundo servicio.

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

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

Art. 164. Equipajes.—Los tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 30 kilogramos de franquicia en equipajes por persona.

Art. 165. Destacamentos.—En destacamentos superiores a un mes de duración, residencia y destinos, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete Free I para el cónyuge, hijos y una empleada del hogar o similar incluida en el Montepío de Servicio Doméstico. Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otra empleada del hogar, con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico, siendo este segundo billete Free II.

Art. 166. Personal con pérdida de licencia, jubilados, viudas y huérfanos.—Los tripulantes que hubieran perdido su licencia por enfermedad o por haber llegado a la edad límite en tanto pertenezcan a la Compañía gozarán de los beneficios que le correspondieran si continuaran en situación de actividad.

A los tripulantes jubilados, las viudas y los huérfanos menores de dieciocho años solteros, mientras consten y figuren como pensionistas de la Mutualidad Laboral de «Iberia», les será de aplicación en materia de billetes el Convenio Colectivo del Personal de Tierra.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—El salario hora individual se establecerá de acuerdo con lo señalado en la legislación vigente en la materia.

Segunda.—La misma norma anterior se aplicará respecto al salario hora profesional.

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

Cuarta.—Las partes renuncian expresamente a interponer recursos de alzada contra el criterio de la Dirección General de Ordenación del Trabajo en cuanto a la aprobación por la misma del presente texto del Convenio.

Quinta.—No repercusión en precios. Ambas partes declaran que el conjunto de disposiciones que integran el presente Convenio, así como cada una de ellas en particular no originará la elevación de precios en los servicios públicos prestados por la Empresa, a pesar de que muchas cláusulas económicas puedan implicar aumento de costes parciales de la explotación.

ANEXO NUMERO 1

TABLA A

Primeros Pilotos

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º
Sueldo base	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Coefficiente de programación	51.500	46.200	40.900	35.600	30.300	25.000	19.700
Total	66.500	61.200	55.900	50.600	45.300	40.000	34.700
Precio hora hasta 76 h.	800	720	640	560	480	400	320
Precio hora desde 76 h.	1.200	1.080	960	840	720	600	480
Precio hora desde 160 h. laborables hasta 180 h.	360	324	288	252	216	180	144
Precio hora desde 180 h. laborables en adelante	540	486	432	378	324	270	216

TABLA B

Segundos Pilotos

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º
Sueldo base	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
Coefficiente de programación	38.800	35.000	31.200	27.400	23.600	19.800	16.000
Total	51.800	48.000	44.200	40.400	36.600	32.800	29.000
Precio hora hasta 76 h.	600	540	480	420	360	300	240
Precio hora desde 76 h.	900	810	720	630	540	450	360
Precio hora desde 160 h. laborables hasta 180 h.	270	243	216	189	162	135	108
Precio hora desde 180 h. laborables en adelante	405	364	324	283	243	202	162

TABLA C

Oficiales de vuelo

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º
Sueldo base	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Coefficiente de programación	34.330	30.797	27.264	23.730	20.198	16.665	13.132
Total	46.330	42.797	39.264	35.730	32.198	28.665	25.132
Precio hora hasta 76 h.	533	480	427	373	320	267	213
Precio hora desde 76 h.	800	720	640	560	480	400	320
Precio hora desde 160 h. laborables hasta 180 h.	240	216	192	168	144	120	96
Precio hora desde 180 h. laborables en adelante	360	324	288	252	216	180	144

Nota número 1. El coeficiente de programación reflejado en el artículo 115 corresponde a 67 h. de actividad aérea y a 160 h. de actividad laboral.

Nota número 2. Cómputo de horas de vuelo y actividad laboral.—Mensualmente se efectuará el cómputo de horas de vuelo y de actividad laboral de cada tripulante.

Si no se alcanzara el mínimo de 67 h. de vuelo o el de 160 h. de actividad laboral, el tripulante cobrará el coeficiente de programación.

Si se superase uno de estos dos conceptos citados anteriormente o los dos, se multiplicará el número de horas efectuadas, tanto de vuelo como laborales, por el precio hora que le corresponda de acuerdo con las tablas salariales. De las cantidades resultantes, los tripulantes percibirán la que sea superior.

Nota número 3. Por lo que se refiere a los Oficiales de Vuelo en sus grupos de Mecánicos de Vuelo y Radio-Navegantes, las tablas salariales responden a los porcentajes del 30 por 100 sobre el sueldo y el 66,66 por 100 sobre la prima de vuelo de Primeros Pilotos.

ANEXO NUMERO 2

El pase a los servicios de tierra, regulado en el artículo 156, vendrá desarrollado por las siguientes normas:

1. Los Primeros Pilotos tendrán el sueldo base que en cada momento corresponda al nivel 8 del cuadro de retribuciones para Directivos y Mandos, actualmente vigente en la Compañía.

2. Que los Segundos Pilotos tendrán idénticamente el sueldo base que corresponda al nivel 12 del aludido sistema de retribución y los Oficiales de Vuelo el que corresponda al nivel 13.

3. Que la antigüedad que en tierra o en vuelo corresponda a los citados señores será calculada sobre los sueldos base aludidos, que en el momento presente son de 15.000, 13.000 y 12.000 pesetas, respectivamente, para los Primeros, Segundos Pilotos y Oficiales de Vuelo.

4. Que la Compañía, al personal actualmente en situación de servicio en tierra procedente de vuelo, le acreditará, por el

concepto de plus de coste de vida sobre los aludidos sueldos base indicados anteriormente, el 7 por 100 que se pagó al personal de tierra en 1966, más el incremento que se establezca, a tenor de los índices del Instituto Nacional de Estadística, para el restante personal de tierra, a cobrar en 1967, siendo, por tanto, el plus total de coste de vida a percibir la suma de ambos porcentajes sobre los salarios base antes indicados.

5. Que el personal actualmente comprendido en la citada escala o el que en el transcurso del presente año pasará a la misma, estará, en lo que a su retribución se refiere para el año 1968 y siguientes, a lo que se establezca por la Dirección de la Compañía para el personal Directivo y Mandos comprendidos en la aludida escala salarial, en base a los acuerdos a que se llegue para el personal comprendido en el Convenio Colectivo del Personal de Tierra.

6. Que con independencia de la retribución anterior pueda percibir este personal, según consideración individual de cada caso, la gratificación de puestos en la cuantía que pueda corresponderle, como consecuencia del análisis, descripción y evaluación del puesto que cada uno esté desempeñando en aquellos momentos, teniendo efecto de 1 de enero de 1967 para los que estén desempeñando tales puestos.

7. Que los restantes derechos y obligaciones se regirán por los específicamente regulados por la Dirección para el personal comprendido en cada uno de los niveles indicados anteriormente o, en su defecto, por lo establecido en el Convenio Colectivo de Tierra, incluyéndose en estos derechos el correspondiente a dietas, residencia, seguro de vida, etc.

8. Que los presentes acuerdos serán de plena aplicación con efectos de 1 de enero de 1967.

ANEXO NUMERO 3

NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA GUINEA

AMBITO

De acuerdo con lo que establece el párrafo segundo del artículo 1 del Convenio Colectivo, los Tripulantes Técnicos que operan en Guinea tendrán las siguientes normas complementarias:

SUELDO BASE

Para las distintas especialidades los sueldos base serán los siguientes:

	Pesetas
Primeros Pilotos	15.000
Segundos Pilotos	13.000
Oficiales de Vuelo	12.000

COEFICIENTE DE PROGRAMACIÓN

Los Tripulantes Técnicos percibirán en concepto de coeficiente de programación las siguientes cantidades:

	Pesetas
Primeros Pilotos	76.000
Segundos Pilotos	64.000
Oficiales de Vuelo	60.000

El coeficiente de programación corresponde a 80 horas de actividad aérea.

GRATIFICACIÓN DE RESIDENCIA

Los Tripulantes Técnicos percibirán como gratificación de residencia las siguientes cantidades:

	Pesetas
Primeros Pilotos	13.000
Segundos Pilotos	12.000
Oficiales de Vuelo	10.909

GRATIFICACIONES CONMEMORATIVAS

Los Tripulantes percibirán los días 18 de julio y 24 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, coeficiente de programación y antigüedad.

A los Tripulantes destinados a Guinea en el transcurso del año o que cesaren dentro del mismo se les abonarán estas gratificaciones prorrateando su importe de acuerdo con el tiempo de servicio en Guinea, para lo cual la fracción de más se computará como unidad completa.

GRATIFICACIONES POR CIERRE DE EJERCICIO

En tanto la situación económica de la Compañía lo permita, y así fuese aprobado en Junta general de accionistas, se abonará una paga extraordinaria, en concepto de cierre de ejercicio, computándose únicamente sueldo base y antigüedad.

INDEMNIZACIÓN DE DESTINO

Los Tripulantes que sean destinados a Guinea por un período de tiempo superior a dos años recibirán una indemnización con motivo de la incorporación a Guinea y otro con ocasión de la terminación del destino.

El importe de estas indemnizaciones estará integrado, cada una de ellas, por quince días de la retribución completa que corresponda al Tripulante.

SUSTITUCIONES

Los Tripulantes Técnicos que sustituyan temporalmente a los destinados en Guinea percibirán durante el período de sustitución los mismos conceptos y cantidades que corresponden a los Tripulantes destinados, si bien referidos a los días que dure la sustitución.

VACACIONES

Los Tripulantes Técnicos tendrán derecho a dos meses de vacaciones por cada doce meses de servicio en Guinea.

Durante las vacaciones, los Tripulantes percibirán el sueldo base, el coeficiente de programación y el premio de antigüedad, si las disfrutaban estando destinados con gratificación de residencia.

VIVIENDAS

La Compañía proporcionará al Tripulante vivienda higiénica debidamente amueblada, con agua, luz y demás servicios.

Esta obligación podrá cumplirla la Compañía a través de viviendas de su propiedad o bien en régimen de arrendamiento para uso de sus trabajadores.

Queda a la Compañía relevada de esta obligación siempre que abone al trabajador el 30 por 100 del sueldo base contractual, corriendo a cargo de la Compañía el mobiliario, o un 40 por 100 del sueldo base contractual, siendo en este caso el mobiliario a cargo del trabajador, si bien respetando las situaciones «ad personam» que puedan existir.

El trabajador no tendrá derecho a esta indemnización si renuncia expresa o tácitamente a la vivienda que le proporciona la Compañía.

PREVISIÓN SOCIAL

Todo trabajador gozará, aparte de los derechos asistenciales que el Gobierno de la Región Ecuatorial pueda establecer, con posterioridad a estas normas, los beneficios de Previsión Social en la extensión y modo que se establecen en los títulos IV y VII de las Ordenanzas del 3 de diciembre de 1947 y 9 de noviembre de 1953, respectivamente.

La Compañía garantizará, por medio de los conciertos oportunos, a todos sus empleados y familiares directos incluidos en el régimen de Protección a la Familia una asistencia médico-quirúrgica-farmacéutica análoga a la que otorga el Seguro Obligatorio de Enfermedad en la Península.

El establecimiento de sistemas de previsión de ámbito general supondrá la absorción o compensación de estos conceptos, en cuyo caso los trabajadores aportarán en concepto de cotización los porcentajes que se determinen con dicho carácter general.

La Compañía queda obligada a facilitar mensualmente a cada uno de sus trabajadores la cantidad de medicamentos necesaria para el tratamiento profiláctico del paludismo tropical.

El tratamiento médico de los trabajadores y de su familia correrá a cargo de la Compañía durante noventa días al año. A estos efectos, la familia se considerará formada por su cónyuge, no separado legalmente, los hijos menores de dieciséis años y las hijas solteras.

Cuando el trabajador enfermo no aceptase la asistencia de los Facultativos designados por «Iberia», ésta se eximirá del pago del servicio a los que llame o utilice el enfermo.

No obstante lo preceptuado en el párrafo anterior, quedan excluidos de estos beneficios aquellas enfermedades comunes que se adquieran durante el período de licencia. Asimismo se excluyen las enfermedades que sean de origen venéreo.

Las obligaciones de la Compañía en caso de persistir la enfermedad o de ocurrir el fallecimiento del trabajador quedan detalladas en los artículos 94 al 103 de la Ordenanza laboral de 3 de diciembre de 1947.

ANEXO NUMERO 4

REGLAMENTO DE LA COMISION MIXTA DEL II CONVENIO COLECTIVO DEL PERSONAL DE VUELO

Artículo 1.º *Competencia.*—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 del II Convenio Colectivo Sindical del Personal de Vuelo, es competencia de la Comisión Mixta la vigilancia, cumplimiento e interpretación de las normas del citado Convenio Colectivo, sin perjuicio de la competencia de las jurisdicciones previstas en las normas legales que regulan las relaciones de trabajo.

Art. 2.º *Asuntos a tratar por la Comisión.*—La Comisión Mixta tratará los problemas relacionados con la vigilancia, cumplimiento e interpretación del Convenio cuando los Tri-

plantes hayan formulado previamente petición a la Dirección de Personal y ésta no haya resuelto en el plazo de veintidías o lo haya hecho en forma que los Tripulantes estimen improcedente.

Los problemas planteados habrán de ser de interés general y requerirán la fijación de una doctrina aplicable a casos similares, por no estar prevista su regulación en el Convenio o por existir matices en su interpretación.

Art. 3.º *Derecho de la Dirección Gerencia a acudir a la Comisión.*—La Dirección Gerencia, por sí o a través de las Direcciones de Operaciones y Personal, podrá presentar cuantos problemas estime convenientes a la consideración de la Comisión por el carácter general de los mismos, o por la necesidad de fijar la doctrina aplicable a tales situaciones, en cuantos casos similares puedan presentarse.

Igualmente podrá presentar aquellas situaciones no reguladas expresamente o las que, reguladas, lo están deficientemente e incluso pueda existir contradicción, a fin de, por vía de interpretación, establecer la norma general aplicable para el futuro.

En todo caso, los asuntos formulados a petición de la Dirección Gerencia habrán de encajar dentro de la competencia de la Comisión Mixta.

Art. 4.º *Derecho de los tripulantes a acudir a la Comisión.*—Todos los tripulantes afectados por el Convenio Colectivo del Personal de Vuelo tienen el derecho de someter a la consideración de la Comisión Mixta los asuntos que reúnan los requisitos expresados en el artículo segundo, pero sometándose siempre al procedimiento que se establece en este Reglamento.

Art. 5.º *De Derecho del Jurado único de Empresa de acudir a la Comisión.*—El Jurado único de Empresas podrá someter a la consideración de la Comisión Mixta los problemas que estime convenientes, siempre que se cumplan los requisitos recogidos en el artículo segundo.

Art. 6.º *Presidencia de la Comisión.*—La Comisión será presidida por el Director Gerente de la Empresa o persona en quien delegue. El Presidente carecerá de voto dirimente y su presencia se computará como parte de la representación de la Empresa a efectos de la paridad de la Comisión.

Art. 7.º *Secretaría de la Comisión.*—La Secretaría de la Comisión Mixta, que estará a cargo de la Asesoría Jurídica, tendrá las misiones siguientes:

- a) Recibir y centralizar todos los problemas que deben ser sometidos a la consideración de la Comisión.
- b) Confección de la propuesta de orden del día de cada sesión, que someterá a la aprobación del Presidente.
- c) Repartir a todos los miembros de la Comisión Mixta, con tiempo superior a ocho días, el orden del día de cada sesión, junto con todos los antecedentes.
- d) Redacción de los proyectos de Actas, que no serán definitivos hasta que, expresa o tácitamente, los miembros de la Comisión la aprueben.

La Secretaría carecerá de voz y voto, salvo que el Asesor Jurídico o persona en quien delegue se computen como miembros de la Comisión representante de la Empresa.

Art. 8.º *Trámites de la propuesta de los tripulantes.*—Todos los asuntos que los tripulantes sometan a la consideración de la Comisión Mixta deberán preceptivamente ser cursados por la vía jerárquica correspondiente hasta la Dirección de Personal. El solicitante que no recibiera por escrito de su superior jerárquico el acuse de recibo de su petición, podrá, dentro de los quince días siguientes a la presentación, acudir directamente a la Dirección de Personal.

Art. 9.º *Inclusión en orden del día a petición del personal.*—Cuando la Dirección de Personal no resuelva el asunto planteado en el plazo de veinte días, a partir de la fecha de remisión por la jerarquía o sea resuelto negativamente, los tripulantes podrán dirigirse a la Secretaría de la Comisión Mixta y solicitar la inclusión en el orden del día del problema en cuestión, debiendo alegar los motivos por que lo hacen y acompañar cuantos antecedentes obran en su poder. En estos casos, la Secretaría de la Comisión oficiará a la citada Dirección, a fin de que, reunidos los antecedentes que considere necesarios, emita su parecer por escrito sobre tal cuestión, el cual se hará llegar a los miembros de la Comisión con los restantes antecedentes.

Art. 10.º *Trámites de las propuestas de las Direcciones de Operaciones y Personal.*—Las Direcciones de Operaciones y Personal enviarán, con una antelación mínima de quince días a la fecha en que se reúna la Comisión Mixta, todos aquellos asuntos que deban ser, en su opinión, tratados en la Comisión con su informe correspondiente y los antecedentes precisos, a fin de que, repartidos con anticipación a los distintos miembros de la Comisión, puedan éstos formar opinión y resolver definitivamente en la reunión correspondiente los problemas planteados.

Art. 11.º *Preparación orden del día y remisión antecedentes.* La Secretaría de la Comisión Mixta, a tenor de las facultades reconocidas en el artículo sexto y de acuerdo con las peticiones que se le formulen, procederá a preparar el orden del día, remitiendo a los distintos miembros de la Comisión los antecedentes precisos para que puedan enjuiciar las distintas cuestiones que se les sometan, así como la indicación del ponente.

Corresponde a la Presidencia convocar a la Comisión Mixta cuando estime que la urgencia de los asuntos presentados o su número haga necesaria su reunión.

Asimismo deberá convocarse reunión de la Comisión Mixta en el plazo de quince días cuando así lo soliciten tres de sus Vocales o miembros.

Sin embargo, cuando el Director Gerente estimara que un asunto debe ser incluido en el orden del día, éste será considerado con primacía a cualquier otro en la próxima reunión a celebrar, repartiéndose incluso en la propia reunión los antecedentes del mismo, si razones de urgencia impidieran la distribución anticipada de los mismos.

De la misma forma será incluido en el orden del día cualquier asunto que, reuniendo los requisitos necesarios, sea propuesto, al menos, por tres miembros de la Comisión.

Art. 12.º *Constitución válida de la Comisión.*—Las reuniones se celebrarán siempre que asistan la mitad o más de las partes representantes en la Comisión mixta. Los votos de los Vocales ausentes serán ejercitados por otros miembros de la Comisión de su propia representación.

Art. 13.º *Orden de actuación de la Comisión.*—Expuesto por el Secretario cada asunto en síntesis, pasará a concederse la palabra, en primer término, al representante de la Dirección de Operaciones o de Personal, que, como Ponente, dará a conocer su parecer en los asuntos que hayan sido incluidos en el orden del día a su petición, o al representante del personal adecuado, cuando la inclusión en el orden del día haya sido solicitada por uno de los tripulantes, oyéndose a continuación, en uno y otro caso, a los restantes miembros de la Comisión que por orden lo soliciten.

Art. 14.º *Deliberación y resolución.*—Considerado suficientemente debatido un punto del orden del día, el Presidente pedirá el pronunciamiento de los miembros de la Comisión, y si éste no fuera unánime, procederá a la votación, a fin de tomar el correspondiente acuerdo. El cómputo de los votos emitidos se llevará a cabo por representación y no por número de personas.

La Comisión podrá demorar, tomar acuerdo sobre un asunto si estima es de interés o necesario contar con asesoramientos u otros datos de los que obren en poder de la Secretaría, que procederá a solicitarlos del departamento competente.

Art. 15.º *Asesoramiento sindical.*—De no existir acuerdo podrá solicitarse, a petición de cualquiera de las partes, el asesoramiento del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones.

Art. 16.º *Aprobación de las actas.*—Finalizada la sesión, el Secretario procederá, dentro de los cinco días siguientes a la misma, a enviar por correo al domicilio de los distintos miembros de la Comisión el proyecto de acta de la sesión, concediendo un plazo de cinco días a cada uno de ellos, para que por escrito hagan los reparos que consideren oportunos a la redacción de la misma.

En todos aquellos puntos a los que no hayan sido efectuados reparos se considerará aprobada la redacción propuesta por el Secretario, quedando, por el contrario, en suspenso los puntos a los que se hayan formulado reparos, estudiándose éstos en el primer punto de la reunión siguiente de la Comisión, a fin de su aprobación definitiva. Si los reparos no afectasen al fondo del asunto, el Secretario deberá reunir a un Vocal representante del personal y a otro representante de la Dirección; que, a estos efectos, quedarán designados por la Comisión mixta para tratar de llegar a un acuerdo en la redacción definitiva, considerándose aprobada tal redacción si se lograra el acuerdo de ambos, y aplazada hasta la próxima sesión, en otro caso.

Art. 17.º *Antecedentes de los asuntos a tratar.*—Siempre que sea posible, en todos los problemas que se presenten a la consideración de la Comisión deberán incluirse los aspectos siguientes: a) Cuestión o cuestiones constitutivas del problema; b), declaración de hechos concurrentes; c), posesión del tripulante o tripulantes; d), posición del Director o mandos.

En los asuntos que presente la Dirección de Personal, siempre que sea posible, se deberá presentar el caso conjuntamente con la Inspección Social, pero si ambas no se pusieran de acuerdo sobre la presentación conjunta, entonces cada uno presentará el objeto de la discrepancia y su posición a la Comisión.

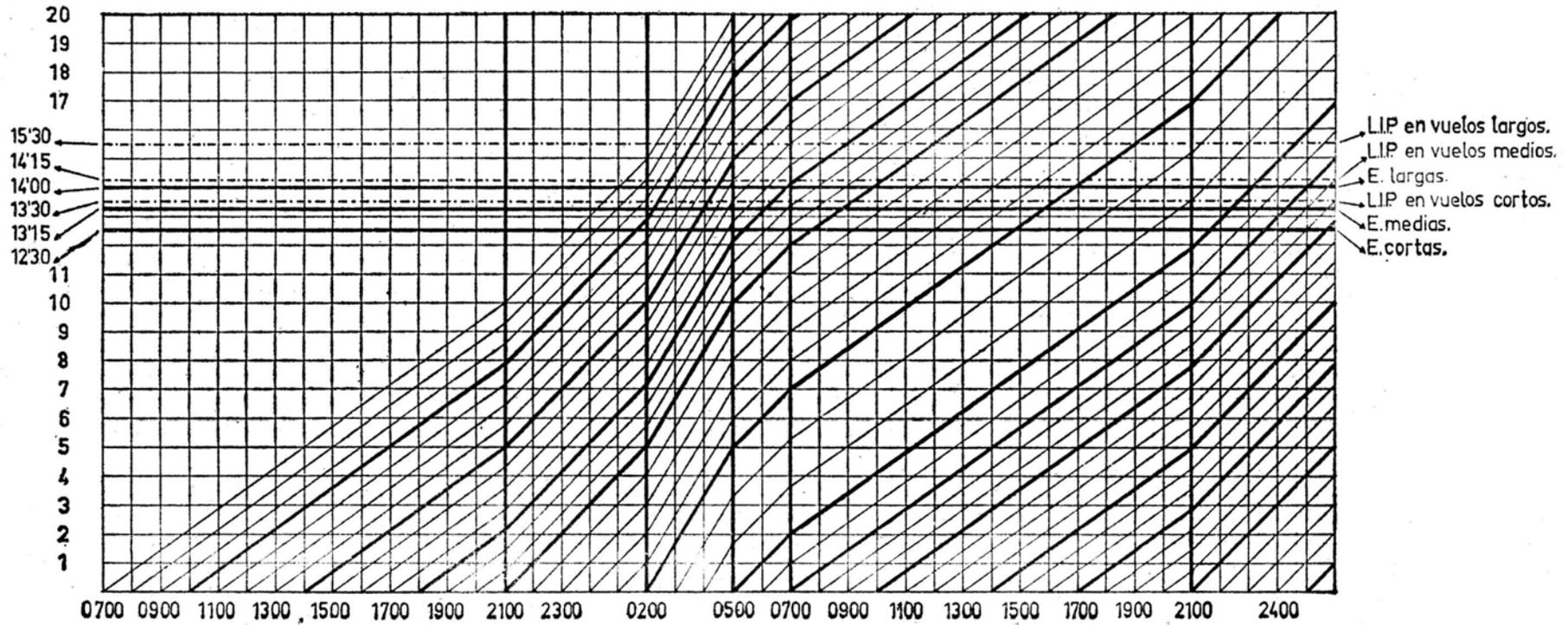
Art. 18.º *Asesoramientos especiales.*—La Comisión, si lo considerara necesario, podrá citar para que asista a la misma a una o más personas, tanto representantes de la Dirección como de los tripulantes que puedan contribuir al esclarecimiento de los hechos o a ilustrar a los miembros de la Comisión sobre la solución más justa y equitativa de la cuestión debatida.

Art. 19.º *Ejecución de los acuerdos.*—Firme un acuerdo por parte de la Comisión, el Secretario de la misma notificará a las partes afectadas la resolución recaída. Si en ella se accede a las peticiones de los tripulantes, la Dirección de Personal procederá a ejecutar el acuerdo, debiendo informar en la sesión siguiente sobre los asuntos firmes que hayan quedado definitivamente solucionados o, en su caso, las causas por las cuales haya podido demorarse la situación.

Art. 20.º *Carácter de las resoluciones y recursos.*—Cuando el tripulante formulará reclamación, con arreglo a los preceptos de este Reglamento, la resolución de la Comisión mixta, siempre que el asunto fuere de su competencia, será estimada así a los efectos del artículo 57 del texto refundido del Reglamento de Procedimiento Laboral. No obstante, los tripulantes quedarán en libertad de acudir a las vías jurisdiccional o administrativa que fuere procedente en cada caso.

Art. 21.º *Normas supletorias de procedimiento.*—En todo lo no previsto en este Reglamento, la Comisión, por escrito o de palabra, podrá determinar el régimen complementario o supletorio de funcionamiento a aplicar.

ANEXO NUMERO 5



L. I. P. = LIMITE INCREMENTO POTESTATIVO DE LOS COMANDANTES

ANEXO NUMERO 6

RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DEL PERSONAL DE VUELO, CON LA DURACION E IMPORTE DE LAS MISMAS

Pilotos y Oficiales técnicos	Importe	Confección	Total al año
Uniforme de invierno (un año)	955	795	1.750,—
Uniforme de verano (una temporada)	724	795	1.519,—
Gabardina (tres años)	972	750	574,—
Cuatro camisas blancas (un año)	1.280	500	1.780,—
Dos pares de zapatos (un año)	470		470,—
Seis pares de calcetines (un año)	147		147,—
Dos corbatas (un año)	78		78,—
Una gorra (un año)	250		250,—
Una maleta (cinco años)	930		186,—
Una cartera (tres años)	532		177,33
Un maletín de mano (tres años)	600		200,—
Total			7.131,33

MINISTERIO DE INDUSTRIA

RESOLUCION de la Dirección General de Minas y Combustibles por la que se hace público que queda suspendido el derecho de petición de permisos de investigación y concesiones de explotación de minerales radiactivos en el perímetro que se indica, comprendido en la provincia de Navarra.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley de Minas, se hace público que queda suspendido el derecho de petición de permisos de investigación y concesiones de explotación de minerales radiactivos en el perímetro que a continuación se designa, comprendido en la provincia de Navarra, correspondiente al Distrito Minero de Guipúzcoa, a partir del día siguiente de la publicación del presente anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

Denominación y delimitación

«Zona decimotava-Albareda», comprendida en la provincia de Navarra.

Su delimitación es un polígono irregular de lados rectos, cuyos vértices sucesivos son: Vértice geodésico denominado «Ecaitza», aguja torre de la iglesia de Zubieta, torre de la iglesia de Areso; vértice geodésico denominado «Ipoliño» y vértice geodésico denominado «Ecaitza», con lo que queda cerrado el polígono.

RESOLUCION de la Delegación de Industria de Badajoz por la que se declara de utilidad pública la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en esta Delegación de Industria a instancia del Instituto Nacional de Colonización, con domicilio en Badajoz, en solicitud de autorización administrativa y declaración en concreto de utilidad pública para la instalación cuyas características técnicas se detallan, y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966, de 20 de octubre, y en el capítulo III del Decreto 2619/1966, de igual fecha,

Esta Delegación de Industria, en uso de las facultades que le confieren ambas disposiciones, ha resuelto:

1.º Autorizar al Instituto Nacional de Colonización el establecimiento de una línea aérea trifásica a 15 KV, con conductores de aluminio-acero de 3 por 27,87 milímetros cuadrados de sección, sustentados por cadena de dos aisladores, sobre apoyos metálicos de 1,139 metros de longitud, que arranca de la caseta de elevación número 9, propiedad de la «Compañía Sevillana de Electricidad, S. A.», y termina en un centro de transformación intemperie de 20 KVA., siendo su finalidad la electrificación de ocho viviendas aisladas en Brovales.

2.º Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se autoriza, a los efectos señalados en la Ley 10/1966 y su Reglamento de aplicación de 20 de octubre de 1966.

Para el desarrollo y ejecución de la instalación el titular de la misma deberá atenerse a lo dispuesto en el capítulo IV del Decreto 2617/1966.

Badajoz, 20 de julio de 1967.—El Ingeniero Jefe, A Martínez-Mediero.—2.052-D.

RESOLUCION de la Delegación de Industria de Pontevedra por la que se declara de utilidad pública la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en la Delegación de Industria de Pontevedra con el número AT 57/67, a instancia de la Empresa «Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S. A.», con domicilio en La Coruña calle F. Macías, número 2, solicitando autorización para instalar un cable subterráneo a 10 KV, que, partiendo del centro de transformación del hospital, alimentará al transformador sito en la fábrica de harinas de «Reyes Hermanos», en la calle L. Crespo de esta capital, y la declaración en concreto de la utilidad pública de la misma y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966, sobre autorización de instalaciones eléctricas, y en el capítulo III del Decreto 2619/1966, sobre expropiación forzosa, y sanciones en materia de instalaciones eléctricas,

Este Delegación de Industria ha resuelto:

Autorizar a la Empresa «Fuerzas Eléctricas del Noroeste, Sociedad Anónima», la instalación de un cable subterráneo «Pirelli», tipo RF, con aislamiento de papel impregnado, trifásico, de cobre, con una sección por fase 16 milímetros cuadrados, y con un diámetro exterior de 47 milímetros, llevando en sus extremos cajas terminales «Craday», tipo IS 15/H1 de intemperie, para tensión de servicio 15 KV, e interruptores automáticos Isodel-Sprecher, tipo RF 4, que arriba se cita.

Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se autoriza, a los efectos señalados en la Ley 10/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y su Reglamento de aplicación de 20 de octubre de 1966.

Para el desarrollo y ejecución de la instalación, el titular de la misma deberá seguir los trámites señalados en el capítulo IV del Decreto 2617/1966.

Pontevedra, 7 de agosto de 1967.—El Ingeniero Jefe, Joaquín María Gutiérrez Carrera.—2.161-D.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

DECRETO 2102/1967, de 22 de julio, por el que se declara de utilidad pública la concentración parcelaria de la zona de Muñana (Avila).

Los acusados caracteres de gravedad que ofrece la dispersión parcelaria de la zona de Muñana (Avila), puestos de manifiesto por los agricultores de la misma en solicitud de concentración dirigida al Ministerio de Agricultura, han motivado la realización por el Servicio Nacional de Concentración Parcelaria y Ordenación Rural de un estudio sobre las circunstancias y posibilidades técnicas que concurren en la citada zona, deduciéndose de dicho estudio la conveniencia de llevar a cabo la concentración parcelaria por razón de utilidad pública.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, formulada con arreglo a lo que establece el artículo diez de la Ley de Concentración Parcelaria, texto refundido de ocho de noviembre de mil novecientos sesenta y dos, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintuno de julio de mil novecientos sesenta y siete.