

los Centros afectados en la forma que se especifica para cada caso. Con respecto a los traslados de locales que se incluyen, habrán de cumplirse los requisitos prevenidos en la Orden de 18 de diciembre de 1953. Cuando se trate de unidades escolares dependientes de Consejos Escolares Primarios que pasen a ser de régimen normal de provisión, habrá de acreditarse a los Maestros titulares la indemnización de casa-habitación con cargo al Estado si no se les facilita vivienda.

*Provincia de Alicante*

Municipio: Villajoyosa. Localidad: Villajoyosa. Modificación del Colegio Nacional mixto «Doctor Esquerdo», sito en Colón, 103, que contará con 39 unidades escolares y Dirección sin curso (18 unidades escolares de niños, 20 unidades escolares de niñas—de ellas, una dependientes del Consejo Escolar Primario «Mierete»— y tres unidades escolares de párvulos). A tal efecto, se transforma la unidad escolar de niñas, dependiente del Consejo Escolar Primario «Manuel Soler», en unidad escolar de régimen ordinario de provisión.

*Provincia de Badajoz*

Municipio: Villanueva del Fresno. Localidad: Villanueva del Fresno. Se autoriza el cambio de denominación del Colegio Nacional mixto «El Parque», por la nueva de «Francisco Rodríguez Perera».

*Provincia de Ciudad Real*

Municipio: Abenojar. Localidad: Abenojar. Constitución del Colegio Nacional mixto «Nuestra Señora de la Encarnación», sito en García Vallín, 3, que contará con 14 unidades escolares—la Dirección con curso— (13 unidades escolares de asistencia mixta y una unidad escolar de párvulos). A tal efecto, se integran las seis unidades escolares de niños, siete unidades escolares de niñas y una unidad escolar de párvulos que componían la Escuela graduada y que se transforman en unidades escolares de asistencia mixta, y se autoriza la denominación de «Nuestra Señora de la Encarnación» para dicho Centro.

Municipio: Daimiel. Localidad: Daimiel. Modificación del Colegio Nacional mixto número 2 «Infante don Felipe», de la calle Dehesa, 27, que contará con 28 unidades escolares y Dirección sin curso (12 unidades escolares de niños, 12 unidades escolares de niñas, dos unidades escolares de párvulos y una unidad escolar de niños y una unidad escolar de niñas de educación especial). A tal efecto, se suprimen una unidad escolar de niños y una unidad escolar de niñas y se crean una unidad escolar de niños y una unidad escolar de niñas de educación especial para retrasados mentales.

Municipio: Torrenueva. Localidad: Torrenueva. Modificación del Colegio Nacional mixto «Santiago el Mayor», de la calle Generalísimo, que contará con 22 unidades escolares y Dirección sin curso (ocho unidades escolares de niños, ocho unidades escolares de niñas, cuatro unidades escolares de párvulos y una unidad escolar de niños y una unidad escolar de niñas de educación especial). A tal efecto, se suprimen una unidad escolar de niños y una unidad escolar de niñas de Educación General Básica y se crean una unidad escolar de niños y una unidad escolar de niñas de Educación Especial para retrasados mentales.

*Provincia de Guipúzcoa*

Municipio: San Sebastián. Localidad: San Sebastián. Modificación del Colegio Nacional mixto «Victor Pradera», sito en calle Urbietta, que contará con 20 unidades escolares (15 unidades escolares de asistencia mixta, cuatro unidades escolares de párvulos y una unidad escolar de Educación Especial para niñas retrasadas mentales) y Dirección sin curso, y una plaza de Maestro y una plaza de Maestra de Educación Física. A tal efecto, se autoriza la escolarización de los alumnos en régimen graduado, a tenor de lo dispuesto en el Decreto 123/1969, de 30 de enero.

Municipio: San Sebastián. Localidad: San Sebastián. Desglose de las seis unidades escolares de niñas que componían la Escuela graduada de niñas «Zumalacárregui», que desaparece para su integración en la Escuela graduada de niños «Reina María Cristina», del paseo de Hediz, y construcción del Colegio Nacional mixto «Reina María Cristina».

Quinto. Observaciones, aclaraciones o rectificaciones a Ordenes anteriores relativas a los Centros estatales que se citan.

*Provincia de Cádiz*

Municipio: Alcalá de los Gazules. Localidad: Alcalá de los Gazules. Se aclara la Orden de 18 de junio de 1974 («Boletín Oficial del Estado» de 21 de agosto) en el sentido de que la Escuela Hogar «Sagrada Familia» está integrada en el Consejo Escolar Primario de Escuelas Hogar de dicha provincia.

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

Dios guarde a V. I.  
Madrid, 17 de septiembre de 1974.—P. D., el Subsecretario, Federico Mayor Zaragoza.

Hmo. Sr. Director general de Ordenación Educativa.

## MINISTERIO DE TRABAJO

20139

RESOLUCIÓN de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el IV Convenio Colectivo Sindical para la Empresa «Compañía Iberia Líneas Aéreas de España, S. A.», y su personal de vuelo.

Hmo. Sr.: Visto el IV Convenio Colectivo Sindical de ámbito interprovincial de la Empresa «Compañía Iberia Líneas Aéreas de España, S. A.», y su personal de vuelo;

Resultando que la Secretaría General de la Organización Sindical, con escrito de 16 de septiembre de 1974, remitió para su homologación a esta Dirección General el Convenio Colectivo Sindical para la Empresa «Iberia Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y su personal de vuelo, que fué suscrito, previas las negociaciones oportunas, el día 5 de igual mes y año por la Comisión Deliberadora designada al efecto. Acompañándose al mismo resumen estadístico comparativo de las variaciones salariales establecidas en el Convenio e informe favorable para su aprobación de la Presidencia del Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones;

Resultando que este Convenio carece de cláusula de no repercusión en precios, y establece para cada uno de los años 1974, 1975 y 1976, previstos para su duración, un incremento sobre los salarios que contiene, igual al de índice del coste de vida reconocido por el Instituto Nacional de Estadística para el cómputo nacional en el año inmediato anterior;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver sobre lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo Sindical, en orden a su homologación, así como en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación, a tenor del artículo 12 de la Ley 18/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero último;

Considerando que en atención a la fecha en que fué suscrito el presente Convenio lo es aplicable el Decreto 2252/1974, de 9 de agosto, y, por consiguiente, no le afectan las limitaciones establecidas en el artículo 12 del Decreto-ley 12/1973, sobre Medidas Conyunturales de Política Económica;

Considerando que ajustándose el Presente Convenio Colectivo a los preceptos contenidos fundamentalmente en la Ley 18/1973, de 19 de diciembre, y Orden de 21 de enero del corriente año, reguladores de la contratación colectiva y no observándose en él violación a norma alguna de derecho necesario, procede su homologación;

Considerando que habiéndose señalado por Decreto de 17 de agosto de 1973 la estructura de la retribución del trabajo por cuenta ajena, por ser la misma de derecho necesario, deben entenderse adaptados a ella los conceptos retributivos que en este Convenio se señalan;

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el Convenio Colectivo Sindical de la Empresa «Compañía Iberia Líneas Aéreas de España, S. A.», y su personal de vuelo, suscrito el día 5 de septiembre de 1974.

Segundo.—Su inscripción en el Registro de esta Dirección General y publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—Que se comunique esta Resolución a la Organización Sindical para su notificación a la Comisión Deliberadora, a la que hará saber que, con arreglo al artículo 14-2 de la Ley 18/1973, de 19 de diciembre, no procede recurso contra la misma en la vía administrativa.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 27 de septiembre de 1974.—El Director general, Rafael Martínez Emperador.

Hmo. Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE LA EMPRESA «COMPAÑIA IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S. A.» Y SU PERSONAL DE VUELO

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

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

Art. 2. *Ámbito personal*.—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla en «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», con contrato indefinido, encuadrados en los grupos de Pilotos, Oficiales Técnicos de Vuelo y Auxiliares de Vuelo, masculinos y femeninos, en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

El personal que haya cesado o cese en el futuro en el servicio activo de vuelo (escala pasiva de vuelo) se regirá por lo expresamente regulado en el anexo número 2.

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente presten servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.

b) El personal contratado, al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo, de 9 de agosto de 1960 y 18 de junio de 1973, para prestar servicios como Tripulantes en Prácticas.

c) El personal contratado a plazo fijo, que se regirá por la Ley de Contrato de Trabajo y Normas Legales que les sean de aplicación y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo.

d) El personal que ingrese en la Compañía en función de título Aeronáutico, recogido en el Decreto de 18 de mayo de 1955, y Orden ministerial de 24 de mayo de 1955 y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

**Art. 3. Ambito temporal.**—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 del mes siguiente a la fecha de su aprobación, excepto para los conceptos que tienen señalada expresamente otra fecha distinta.

El Convenio tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1976, y será prorrogable por la tática de año en año, si en el plazo mínimo 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. Compensación y absorción.**—Cuanto mejoras económicas se establezcan en este Convenio, producirán la compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pactado tuviese ya otorgado la Compañía. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

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

Si por la autoridad competente se modificara sustancialmente algunas de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Deliberante deberá reunirse a reconsiderar si cabe modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio, o si, por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran hecho.

**Art. 6. Tratq más favorable.**—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los Tripulantes.

**Art. 7. Comisión Paritaria.**—Para las cuestiones que se deriven de la aplicación del Convenio, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, se constituye una Comisión Paritaria, integrada por un representante de cada grupo laboral, y, en su caso, especialidad (el grupo de Auxiliares de Vuelo estará representado por un Auxiliar de Vuelo masculino y por un Auxiliar de Vuelo femenino), nombrados todos ellos por el Jurado único de Empresa, a propuesta de la Representación Sindical, preferentemente de entre las personas de esta Representación o que sin serlo hayan tomado parte en las negociaciones del Convenio, y por un número igual de representantes de la Dirección de la Compañía.

Esta Comisión Paritaria tratará los asuntos que se le presenten.

En caso de no llegar a un acuerdo elevará lo actuado a la Autoridad laboral.

**Art. 8. 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 técnicas, la Dirección con respecto tan sólo a los Tripulantes técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de 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 y garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles de aquellos Tripulantes técnicos que no pudieran superar las pruebas exigidas para la transformación.

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

**Art. 9. 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, previa petición de la representación sindical del grupo laboral afectado.

## CAPITULO II

### Principios informadores

**Art. 10. Salvaguarda de los intereses de la Compañía.**—Los Tripulantes, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confie y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

**Art. 11. Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.**—Los Tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía; así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que 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 esta documentación serán por cuenta de la Compañía.

**Art. 12. 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.

**Art. 13. 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 ajena ni retribuido por cuenta propia, mientras estén en situación de actividad, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 14 y 15.

**Art. 14. Banalización Tripulantes técnicos.**—La Compañía podrá asignar turnos de vuelos a sus Tripulantes, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a Iberia, o en régimen de alquiler, o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que haya de prestarse estos servicios. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo «Atlas».

c) En casos especiales, en los que por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en que hayan de realizarse estos vuelos por la Comisión Paritaria.

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. 15. Banalización Tripulantes auxiliares:**

a) Los Tripulantes auxiliares de vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase siempre que actúen en equipo en aeronaves que la Empresa utilice en régimen de alquiler y en los de Compañías asociadas o concertadas con aquéllas, aunque sean operadas por Tripulantes técnicos de otras Empresas. Para cumplir esta obligación y en defecto de voluntarios o personas que hayan aceptado estos servicios en su contrato, la Empresa establecerá los correspondientes turnos entre sus Tripulantes auxiliares, del más moderno al más antiguo, dentro de las limitaciones de experiencia, preparación y conocimientos imprescindibles para volar en los aviones de que se trate.

b) La banalización a que se refiere el apartado anterior sólo será aplicable a servicios de vuelo de Compañías nacionales, con Tripulantes técnicos y aeronaves somatidas al pabellón español y en relación con las extranjeras, si así estuviera estipulado en Convenios, Tratados o Protocolos y otros pactos suscritos con el país de que se trate por el Estado español. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo «Atlas».

c) En casos especiales, en los que por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos, se pactarán las condiciones en que hayan de realizarse estos vuelos por la Comisión Paritaria.

Art. 18. *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 contenidas 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 por 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, de Ruta y Manual de Operación Auxiliar, así como las revisiones correspondientes a los mismos y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO III

SECCION PRIMERA. DEFINICIONES

Art. 17. A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de Iberia se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 18. *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. 19. *Tripulante técnico.*—Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones, que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 20. *Tripulante auxiliar.*—Tripulante en posesión de licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Art. 21. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes técnicos y auxiliares, nombrados expresamente por la Dirección de Iberia para la realización de un servicio en vuelo.

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

Art. 22. *Piloto.*—Tripulante técnico en posesión del título que le acredita como tal y que según las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica deberá desempeñar las funciones de pilotaje 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 al Comandante, que le auxilia en las funciones de pilotaje y que le sustituye en el mando en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Art. 25. *Primer Piloto.*—Piloto en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad 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 en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad 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 técnico de Vuelo.*—Tripulante técnico en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente y que está facultado para desempeñar obligaciones esenciales en las operaciones de la aeronave distintas de las de pilotaje.

Art. 28. *Mecánico de Vuelo.*—Oficial técnico de vuelo en posesión del título correspondiente que le acredita como tal y que según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en el mismo, siendo su misión fundamental a bordo, la operación y vigilancia de la célula, planta motriz y sistemas de la aeronave, así como la realización de los cálculos precisos para el vuelo, registro de anotaciones y confección de partes técnicas.

Art. 29. *Radionavegante.*—Oficial técnico de vuelo en posesión del título correspondiente que le acredita como tal, y que según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en el mismo, siendo su misión fundamental a bordo la confección, control y desarrollo de los 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 del diario de a bordo y partes sobre el desarrollo del vuelo.

Art. 30. *Auxiliares de Vuelo.*—Son los hombres o mujeres encuadrados en este grupo laboral, cuya misión es atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero.

Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que están directa o indirectamente relacionados con su función específica a bordo.

Art. 31. Por lo que se refiere a los Auxiliares de vuelo que desempeñen los puestos de trabajo a que se alude en el párrafo tercero del artículo 32, número 4 del apartado c) del artículo 112, artículo 122, último párrafo del artículo 3.º del anexo 2 y último párrafo del apartado D) del anexo 10 del III Convenio Colectivo del Personal de Vuelo, se estará a lo dispuesto en la resolución firmé que, en su día, pueda resolver con carácter definitivo la IIIHs actualmente planteada, quedando mientras tanto a lo dispuesto en el Manual de Operaciones Auxiliar.

En cuanto al tratamiento económico se mantendrá el porcentaje del 30 por 100 sobre sueldo base más prima por razón de viaje garantizada.

SECCION SEGUNDA. CLASIFICACION PROFESIONAL

Art. 32. 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:		2. Segundos Pilotos:	
Nivel 1C	Nivel 1B	Nivel 1C	Nivel 1B
Nivel 1A	Nivel 1	Nivel 1A	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2	Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3	Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4	Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5	Nivel 5	Nivel 5
Nivel 6	Nivel 6	Nivel 6	Nivel 6
Nivel 7	Nivel 7	Nivel 7	Nivel 7

3. Oficiales Técnicos de Vuelo (Mecánicos y Radionavegantes):			
Nivel 1C		Nivel 3	
Nivel 1B		Nivel 4	
Nivel 1A		Nivel 5	
Nivel 1		Nivel 6	
Nivel 2		Nivel 7	

4. Auxiliares de Vuelo:			
Ingresados hasta el 1 de agosto de 1971		Ingresados a partir del 1 de agosto de 1971	
Nivel 1C	Nivel 1B	Nivel 1C	Nivel 1B
Nivel 1A	Nivel 1	Nivel 1A	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2	Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3	Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4	Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5	Nivel 5	Nivel 5
		Nivel 6	Nivel 6
		Nivel 7	Nivel 7

Art. 33. *Ordenación del personal.*—Los Tripulantes estarán relacionados de forma ordenada dentro de su grupo laboral y especialidad.

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad técnica para los Tripulantes técnicos y por la antigüedad en vuelo para los Tripulantes auxiliares, 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 o en vuelo 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 de grado superior, si la tuviese, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

La Dirección de la Compañía confeccionará, el 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. 34. Antigüedad técnica.**—Para primeros Pilotos y Oficiales técnicos de vuelo se considera antigüedad técnica la fecha en la que un Tripulante con contrato en vigor en la Compañía «Iberia» realizó el primer vuelo sólo de su especialidad, en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

Para segundos Pilotos, dentro de un mismo llamamiento, 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.

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad técnica respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 56.

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.

No obstante lo anterior, en casos de excedencia voluntaria, el orden de relación ordenada del personal y la antigüedad técnica se regirán por lo dispuesto en el artículo 61.

**Art. 35. Antigüedad en vuelo de Tripulantes auxiliares.**—Para los Auxiliares de Vuelo ingresados hasta enero de 1964 se considerará antigüedad en vuelo la fecha en que un Tripulante con contrato en vigor en la Compañía «Iberia» realizó el primer vuelo de su grupo en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad en vuelo respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba de acuerdo con el artículo 56.

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.

Para los Auxiliares de Vuelo ingresados a partir de enero de 1964 la antigüedad en vuelo vendrá definida por la fecha de ingreso en el grupo y, dentro de ella, por el orden de calificación establecido por la Compañía, de acuerdo con sus normas de ingreso.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se regirán por lo dispuesto en el artículo 61.

**Art. 36. Antigüedad administrativa.**—El tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía «Iberia». A estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía «Iberia», en cambio no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

**Art. 37. Nivel, grupo y especialidad.**—Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un Tripulante puede alcanzar, de acuerdo con las normas de promoción, y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

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

Se considera especialidad dentro del grupo de Pilotos las categorías de primeros y segundos Pilotos y, dentro del grupo de Oficiales técnicos de vuelo, las de Mecánico de Vuelo y Radionavegantes.

#### CAPITULO IV

##### Ingreso, promoción y progresión

**Art. 38. 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 39 y 40.

**Art. 39. 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 a 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 segundos Pilotos.

**Art. 40. Preferencia para el ingreso.**—En igualdad de condiciones se dará preferencia para el ingreso como aspirante en período de prueba, a las viudas, huérfanos, hijos y hermanos de los trabajadores de la Empresa, siempre que se cumplan los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y la Dirección de la Compañía para dicho ingreso.

**Art. 41. Promoción.**—La promoción del personal de vuelo podrá darse por el cambio de nivel en todos los grupos laborales y por el cambio de especialidad únicamente entre los Pilotos.

**Art. 42. Progresión.**—La progresión que entraña el pasar de un avión a otro, dentro de cada especialidad o grupo laboral, se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las Unidades Orgánicas correspondientes, 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 llevase 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 33.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a la Representación Sindical con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

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

En caso de cambio de flota, los Tripulantes técnicos tendrán que permanecer en la nueva un mínimo de cuatro años antes de pasar a la situación de retiro forzoso. En los casos de retiro voluntario la permanencia mínima será de tres años.

**Art. 43. Renuncia a la progresión.**—Si un Tripulante renuncia voluntariamente a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba deberá continuar en el mismo, al menos, dieciocho meses.

En caso de que un Tripulante auxiliar haga uso de la renuncia anteriormente aludida y solicite destacamiento, residencia o destino le serán de aplicación las normas siguientes:

1. Tendrá que permanecer en situación de renuncia un mínimo de tres años, a partir de la fecha en que se produzca la concesión del destacamiento, residencia o destino.
2. Durante ese tiempo, sólo podrá disfrutar de situación de destacamiento, residencia o destino, una sola vez.
3. Mientras permanezca en situación de renuncia, sólo se le abonará el tiempo como un tercio del transcurrido a efectos de lo dispuesto en el artículo 44, apartado a).
4. Si al final de los tres años mantiene la renuncia volverá a aplicarse lo contenido en los párrafos anteriores.
5. Estas normas no regirán para los destacamentos forzosos.

**Art. 44. 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, excepto para promoción a los niveles 1A, 1B y 1C, en que se requiere una permanencia de tres, cinco y tres años respectivamente, en el nivel anterior.

A los Tripulantes auxiliares ingresados en la Compañía hasta el 1 de agosto de 1971 se les reconocerán los niveles desde la fecha en que fueron alcanzados y pasarán de nivel por el transcurso de dos años, excepto para los niveles 1A, 1B y 1C, que serán de cuatro, seis y cinco años respectivamente.

A los Tripulantes auxiliares que hayan promocionado con las mismas normas que los Técnicos se les aplicará idéntico sistema que aquellos.

- 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.

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

**Art. 45. Cambio de nivel diferido.**—Cuando un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 44, 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 dos años más de los exigidos para la promoción normal, o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

A estos efectos y siempre que la superación sea posible, tanto la Compañía como el Tripulante se aplicarán a ello, facilitándole aquella las oportunidades mencionadas en el artículo anterior.

**Art. 46. Pérdida de capacidad:**

- a) Cuando un primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de piloto 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 Pilotos o la de Oficiales técnicos de vuelo, en las condiciones establecidas en este Convenio.

b) Cuando un segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Copiloto, sin perder alguna de las propias de Oficial técnico 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 técnicos de vuelo.

Art. 47. *Cambio de especialidad.*—El paso de un Piloto de una especialidad a otra se producirá por designación de la Compañía entre todos los que reúnan los requisitos determinados por aquella. Se respetará la antigüedad técnica entre todos aquellos que hubieran superado las pruebas.

Toda Piloto, a su ingreso en la nueva especialidad ocupará el último puesto de la relación ordenada del personal, asignándole el número de orden que le corresponde.

El nivel de retribución del Piloto que cambie de especialidad será el que le correspondiera por el tiempo de permanencia en la especialidad inmediatamente anterior.

Art. 48. *Consideración a grado superior.*—La Dirección General, en uso de sus facultades, y a propuesta anual de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior a los segundos Pilotos y Oficiales técnicos de vuelo que considere oportuno, con efectos económicos.

Art. 49. *Opción de Tripulantes técnicos a cambio de grupo.* Los Tripulantes técnicos que reúnan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aun cuando al llamamiento de dichos Tripulantes para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía, de acuerdo con las necesidades del servicio.

Los Tripulantes técnicos así promocionados quedarán sometidos a un periodo de prueba de seis meses en el nuevo grupo.

Todo Tripulante técnico a su ingreso en cada grupo ocupará el último puesto de la relación ordenada del personal, asignándole el número de orden que le corresponde.

Durante el periodo de prueba, el Tripulante técnico permanecerá en su situación original, percibiendo, si hubiese 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 periodo de prueba, dejando de percibirse en caso contrario.

El nivel de retribución del Tripulante técnico que cambie de grupo será el que le correspondiera por el tiempo de permanencia en el grupo anterior.

La Compañía facilitará a los Tripulantes técnicos el acceso a los cursos de Pilotos o Navegantes en las Escuelas oficialmente reconocidas. Para ello se establecerá un sistema de becas de participación al 50 por 100 con los beneficiarios.

Art. 50. *Opción de Tripulantes auxiliares a cambio de grupo.* Siempre que no se perjudique la opción preferente para cambio de grupo concedida a los Tripulantes técnicos en el artículo anterior, los Tripulantes auxiliares tendrán igualmente opción para el acceso a los cursos mencionados en dicho artículo, corriendo a su costa los gastos correspondientes.

## CAPITULO V

Art. 51. *Participación sindical y del personal.*—El Jurado único de Empresa, a propuesta de la Comisión Delegada de Vuelo, designará de entre los Entes Sindicales del personal de vuelo de cada grupo y especialidad, al que, en cada caso, deba participar como miembro en los Tribunales destinados a evaluar las pruebas o exámenes que afectan a la promoción de los Tripulantes de su misma especialidad. Las condiciones de las pruebas se darán a conocer a la Representación Sindical con una antelación por lo menos de diez días a la fecha de su publicación.

Los Entes Sindicales colaborarán con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales, así como en la elaboración de:

- Turnos de vacaciones.
- Rotaciones de destacamentos, residencias, destinos.
- Cualquier modificación provisional de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión Paritaria para su ratificación, si procede.
- Participación en las comisiones encargadas de vigilar la concesión de becas.
- Vigilancia de las calidades del vestuario de Tripulantes, por medio de una Comisión que se nombrará, y que tendrá la facultad de poder variar los plazos de duración de las prendas adquiridas, si la calidad de las mismas pudieran relacionarse con su duración.

Art. 52. *Programaciones.*—A efectos de programación, el Jefe de Flota o persona por él designada, participará con el Departamento de Coordinación Horarios, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Comandantes comunicar a su Jefe de Flota aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Art. 53. *Participación del personal.*—Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.º del Decreto de 15 de julio de 1965, y con el fin de concretar lo establecido por la Ley sobre participación del personal en la Administración de las Empresas, se fija en uno como mínimo, el número de Consejeros del personal afectado por el presente Convenio, que será designado por el Consejo de Administración de la Compañía de entre una terna de los tres grupos de Pilotos, Oficiales técnicos y Auxiliares de Vuelo, propuesta por el Jurado único de Empresa.

Las atribuciones, responsabilidades, mandato, etc., se ajustarán a lo previsto en la Ley y Reglamento de Participación vigente.

## CAPITULO VI

Art. 54. *Situaciones.*—Los Tripulantes podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes:

Art. 55. *Tripulantes contratados a plazo fijo.*—A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, 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.

Art. 56. *Tripulantes en periodo de prueba.*—Todos los aspirantes que ingresen como personal de vuelo en la Compañía, permanecerán durante un periodo de seis meses en situación de prueba, bien sean procedentes de contratación directa, bien 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 periodo 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 cada grupo laboral y, en su caso, especialidad en la que hayan ingresado.

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

Art. 57. *Tripulantes en plantilla.*—Los Tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

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

Art. 58. *Tripulantes en situación de actividad.*—Se encontrarán en situación de actividad los Tripulantes que, superado el periodo de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo, o, en su caso, especialidad para las que han sido contratados.

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

Art. 59. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

También se encuentran en esta situación aquellos Tripulantes que, por razón de cargo sindical cubierto por elección o decreto, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo, cuando oficialmente hubiesen sido requeridos para ello.

Art. 60. *Tripulantes con licencia.*

A) Licencia retribuida.

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

1. Dos días laborables.

a) Enfermedad grave, fallecimiento, entierro o funeral del 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 laborables ininterrumpidos para contraer matrimonio.

3. Un día natural, por razón de boda de hijos, hermanos o hermanos políticos, 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 al número de Tripulantes que puedan disfrutar de esta licencia, será de una por cada cuarenta o fracción dentro de cada flota, grupo o especialidad. En el caso de los Auxiliares de Vuelo se tendrán en cuenta las peticiones de Auxiliares femeninos y masculinos, por separado, al 50 por 100. En el supuesto de que cada uno de los grupos (masculinos y femeninos) no cubrieran su fracción, ambos serán intercambiables, pudiendo ser cubiertos por el otro grupo.

La petición de licencia deberá presentarse como mínimo con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

Las vacaciones voluntarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Art. 81. *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 ni superior a cinco años.

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

No existirá para la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se presta servicio, grupo laboral y especialidad. En el caso de los Auxiliares de Vuelo, se tendrán en cuenta las peticiones de Auxiliares femeninos y masculinos, por separado, al 50 por 100. En el supuesto de que cada uno de los grupos (masculinos y femeninos) no cubrieran su fracción, ambos serán intercambiables, pudiendo ser cubiertos por el otro grupo.

Dentro de la condición anterior, 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. 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 recentrenamientos y pruebas que determinen la Dirección de la Compañía, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, siéndoles de aplicación durante este periodo de recentrenamiento y pruebas las normas complementarias de Seguridad Social establecidas en este Convenio.

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

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

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 recentrenamiento 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. 82. *Excedencia forzosa.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público o de la Organización Sindical, cubierto por elección o Decreto, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

La reincorporación deberá 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 en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los recentrenamientos 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. 83. *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 les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se man-

tendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

Art. 84. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al Tripulante que transitoriamente no pueda 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 considerarán que permanecen en situación de actividad siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 44, apartado b), que excepcionalmente rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la Flota, durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

Art. 85. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que pueden encontrarse un Tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa, o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad por 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. 86. *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

#### SECCION PRIMERA. DEFINICIONES

Art. 67. *Base principal.*—Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios de vuelo.

Art. 68. *Base.*—El lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de deslucamento, residencia, destino o contratado.

Art. 69. *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. 70. *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. 71. *Destino.*—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 superior a dos años.

Art. 72. *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.

Art. 73. *Actividad aérea.*—El tiempo 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 F-27; 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.

Art. 74. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las siete horas y las veintidós horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 75. *Actividad aérea nocturna.*—La comprendida entre las veintidós horas y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

A efectos de retribución la aplicación de esta actividad se hará fijando el número de horas que corresponden a cada línea.

Art. 76. *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 retribución, los tiempos de vuelo serán establecidos anualmente para cada tipo de avión y trayecto. Para ello se reunirán comisiones independientes por Flotas compuestas por dos representantes de éstas y dos de la Dirección, aquellos elegidos por la representación sindical. La primera revisión debe estar finalizada al cumplirse el primer año de la entrada en vigor del Convenio.

En el cómputo de los tiempos de vuelo se tendrán en cuenta, por un lado, el perfil del vuelo (rodaje, despegue, subida, línea de vuelo, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje), las rutas marcadas por la Compañía o autoridades aeronáuticas y las características de vuelo indicadas en el manual del avión y, por otro lado, las medias obtenidas en la realización de los mismos en el período a revisar. En caso de discrepancia, se aplicará la media aritmética de ambos resultados. El tiempo total de rodaje para cada vuelo de que se habla anteriormente queda establecido en diez minutos.

Art. 77. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes.

Art. 78. *Tiempo de descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un Tripulante con el fin específico de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

Art. 79. *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 fuese superior a dichas diez horas.

En los vuelos en que se incluyan dos noches consecutivas de servicio completo se efectuará un estudio en el que participarán los representantes sindicales, preferentemente negociadores del presente Convenio o sus sustitutos, y los Jefes de Flota o representantes de las Direcciones afectadas, determinando conjuntamente la forma en que han de realizarse.

Art. 80. *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. 81. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo en el que un Tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

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. A los descansos en la residencia de la Dirección de Operaciones les será de aplicación este párrafo.

En la iniciación de un vuelo largo se podrán prolongar los límites de actividad aérea hasta un 75 por 100 del tiempo de descanso a que se refiere el párrafo anterior, siempre que esta iniciación se produzca en la base o lugar donde se haya pernoctado, anteriormente al vuelo se haya tenido el descanso marcado en el artículo 79 y se disponga de los servicios hoteleros indicados en el artículo 77 y tercer párrafo del 143.

Art. 82. *Límite de actividad aérea.*—Se considera límite de actividad aérea, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 83. *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. 84. *Actividad aérea incrementada.*—Es la que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

Art. 85. *Servicio.*—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios períodos de descanso fuera de la base.

Art. 86. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en su base.

Art. 87. *Etapa.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 88. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 89. *Tripulación auxiliar mínima.*—Es la mínima necesaria de acuerdo con las normas de seguridad de vuelo.

Art. 90. *Tripulación técnica operativa.*—Es la definida por el manual del avión para cada caso.

Art. 91. *Tripulación reforzada.*—La que comprende algún Tripulante adicional, poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de tripulante en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda obtener un descanso parcial.

Art. 92. *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. 93. *Vuelo medio.*—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 94. *Vuelo largo.*—El de duración superior a tres horas.

Art. 95. *Vuelos de situación, posición y ferry.*—Se consideran vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo.

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

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

Art. 96. *Actividades 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, según se contemplan en el artículo 72. A título indicativo, serán, entre otras cifras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota y no a efectos económicos, a los Tripulantes que participen como alumnos no se les computará como actividad laboral el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días. En estos casos, los Tripulantes disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuela en flota:

— Hasta dos semanas de vuelo en Flota, cinco días libres, dos de ellos unidos.

— Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota, ocho días libres, cuatro unidos dos a dos.

— Los días libres que corresponden según el artículo 109, apartado a), no entran en este cómputo.

Art. 97. *Imaginaria.*—Tripulante a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Art. 98. *Retén.*—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 99. *Incidencias.*—Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libres, se le podrán nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación.

Este servicio se programará por períodos de catorce, quince o dieciséis días según los meses y por rotación entre todos los componentes de cada flota, de modo que ninguno lo repita hasta tanto no se haya completado la misma. A los Tripulantes en situación de destacamento, residencia a destino que les correspondiera servicio de incidencia, les será saltado el turno, realizándolo a su regreso a la base, a no ser que lo haya efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

El Tripulante en situación de incidencia deberá establecer contacto con la oficina de programación de vuelos entre las ocho y las diez horas y las dieciocho y las veinte horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

Los días libres correspondientes al tiempo que duren las incidencias, se podrán disfrutar en el resto del mes en el caso de que no se haya podido respetar los programados.

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

Art. 100. *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 y notificado de las veintidós horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 101. *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. 102. *Vacaciones.*—Período de treinta días seguidos o dos períodos de quince días al año, que disfrutarán todos los Tripulantes en los períodos de disponibilidad.

Independientemente de lo anterior, los Tripulantes disfrutarán de un día más de vacaciones anuales a los quince años de antigüedad y de un día más por cada quinquenio adicional.

## SECCION SEGUNDA. LIMITES Y REGULACIONES

Art. 103. *Limitaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

Durante los cursos que comprendan instrucción en tierra y en vuelo, se aplicarán todos los límites y regulaciones de esta sección segunda, con excepción de lo estipulado en el artículo 96, párrafo segundo.

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

Cada flota regulará trimestralmente sus programaciones, de modo que las imaginarias, retenes y días libres, queden distribuidos equitativamente, dentro de un margen prudencial, entre todos los Tripulantes de la misma.

Art. 104. *Límites de actividad aérea.*—Vuelos cortos: Doce horas cuarenta y cinco minutos (12 h. 45 m.).

Vuelos medios: Trece horas y treinta minutos (13 h. 30 m.).

Vuelos largos: Catorce horas y quince minutos (14 h. 15 m.).

o la actividad aérea menor que devengue un descanso análogo para cada tipo de vuelo, así como el contemplado en los dos últimos párrafos del artículo 81.

A título enunciativo en las líneas como Madrid-Las Palmas-San Juan-Caracas, se podrá incrementar el límite de actividad aérea hasta dieciséis horas siempre que dicha línea despegue antes de las doce horas locales y tenga un descanso en destino de al menos veinticuatro horas.

Si en el futuro se establecieran otras líneas similares a la antes citada, se someterá a la propuesta de cambio de límite de actividad aérea y de descanso a la Comisión Paritaria para su consideración y aprobación si procede.

Límite de incrementos potestativos de los Comandantes.

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades, señaladas en los párrafos anteriores en la forma siguiente:

Vuelos cortos y medios: Una hora.

Vuelos largos: Una hora y treinta minutos.

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. 105. *Límites máximos de horas de vuelo.*

Límite mensual: Noventa y tres horas treinta minutos.

Límite trimestral: Doscientas sesenta y tres horas.

Límite anual: Novecientas horas.

A efectos de limitaciones, las horas de vuelo anteriores se computarán desde el momento del despegue hasta el momento del aterrizaje.

Art. 106. *Límites de actividad laboral mensual.*—El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, es de ciento noventa horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante, podrá aumentarse el límite anterior hasta un máximo de un 10 por 100.

Art. 107. *Límite de series de servicio.*—En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, la programación de las series de servicios tendrán una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de cinco días.

En los aviones que efectúan etapas largas, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de nueve días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de once días.

Art. 108. *Límite de etapas.*—El límite de etapas que podrá realizarse en un período de veinticuatro horas será de seis.

No obstante lo anterior, en los vuelos de Canarias y provincia del Sahara, el número de etapas por cada período de veinticuatro horas será de siete, siempre que todas ellas se realicen en este área.

En caso de ser personal con su Base en un punto de Canarias, la última será de regreso a la Base.

Art. 109. *Días libres.*—Los Tripulantes técnicos disfrutarán un mínimo de diez días naturales libres cada mes en su Base, y los Tripulantes Auxiliares, nueve días naturales libres cada mes, 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 restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.

c) Al regresar a la Base después de los vuelos trasatlánticos o de duración similar se disfrutará de treinta y seis horas libres de descanso, dentro de los cuales han de estar incluidas dos noches naturales en su domicilio o Base habitual. Se procurará que el vuelo de salida o de llegada sea directo.

d) Todo día en 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 incidencias, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan con arreglo a las limitaciones previstas.

g) Los Tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, podrán disponer de cuatro, seis o diez días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

h) Cuando un Tripulante pierda, por necesidades del servicio, alguno de los días libres que le corresponda y no se puedan recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlo en el mes próximo o añadirlo a las vacaciones anuales.

No obstante lo anterior, en tanto el Servicio de a Bordo resuelva los problemas de la Flota DC-8, los Auxiliares de vuelo de esta Flota mantendrán cuarenta y ocho horas libres al regresar a la Base después de los vuelos trasatlánticos o de duración similar y ocho días libres al mes.

Art. 110. *Preaviso.*—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con siete días de anticipación.

El preaviso para la permuta de cualquier día libre de entre los 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 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. 111. *Tabla de descansos.*—El descanso necesario para recuperarse de la fatiga acumulada a lo largo de un período 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, comprendidas entre las siete y las veintiuna horas, será igual a 5/7 del tiempo de actividad desarrollado.

Para actividades aéreas comprendidas entre las veintiuna y las dos horas o entre las cinco 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 horas 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. 112. *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 o algunos de los Tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se considerarán 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 exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que mediante un período de descanso adecuado, el Tripulante o Tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

## SECCION TERCERA. ROTACIONES

Art. 113. *Vacaciones.*—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del Anexo 7.

Art. 114. *Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.*—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el Anexo 8.

## CAPITULO VIII

## Retribuciones

Art. 115. *Conceptos retributivos.*—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. Prima por razón de viaje garantizada.
4. Gratificaciones extraordinarias.
5. Gratificación por cierre de ejercicio.

## b) Retribuciones variables:

1. Prima por razón de viaje (bloques 2.º y 3.º).
2. Plus de nocturnidad.

## c) Otras percepciones económicas:

1. Dietas.
2. Gratificación de destacamento, residencia o destino.
3. Comisión ventas a bordo para Auxiliares de vuelo.

## d) Protección a la familia.

Art. 116. *Sueldo base.*—Los sueldos bases de cada grupo y, en su caso, especialidad, son los expresados en el Anexo número 1, tablas A, B, C y D (I y II).

Art. 117. *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, hasta un máximo de doce trienios.

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

Los Auxiliares de vuelo femeninos que a 1 de agosto de 1971 tuvieran devengados trienios al 11,25 por 100, seguirán a título personal conservando este beneficio, habiéndose iniciado a partir de ese momento el devengo de trienios al 7,5 por 100.

Art. 118. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los Tripulantes percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el Anexo número 1, tablas A, B, C y D (I y II), según su grupo, Nivel y en su caso especialidad. Estas tablas están calculadas sobre la base de setenta y seis horas al precio del primer bloque.

Por día de servicio en vuelo como Tripulante fuera de la Base (considerado entre la 00,01 y las veinticuatro horas locales) y siempre que no se realice ninguna actividad de vuelo, se garantizarán dos horas que se computarán al primer bloque.

Esta garantía se aplicará también cuando el Tripulante, en cumplimiento de los programas de vuelo o de órdenes recibidas, se presente en el aeropuerto para realizar un servicio de vuelo y éste no se lleve a cabo por causas que no tengan relación con el Tripulante.

Por cada día (considerado entre la 00,01 y las veinticuatro horas locales) que se realice actividad de vuelo como Tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose al primer bloque.

Quedan excluidos de estas garantías los días pasados en destacamentos, residencias y destinos en los que no se programan vuelos.

Art. 119. *Coste de vida.*—Sobre las columnas de sueldo base, prima por razón de viaje garantizado e índice de coste de vida existentes a 31 de diciembre de 1973, se aplicará, desde 1 de enero de 1974, un 14,2 por 100, pero se dejará en columna aparte hasta 1 de enero de 1975, fecha en que se procederá a incluirlo en las columnas correspondientes a sueldo base y prima por razón de viaje garantizada.

Con efectos de 1 de enero de 1975 y previamente a efectuar la refundición indicada, se calculará el índice de coste de vida del año 1974 correspondiente a sueldo base y prima por razón de viaje garantizada, el cual se refundirá en los mismos conceptos a que se refiere el párrafo anterior.

Con efectos de 1 de enero de 1976, se aplicará a sus columnas el índice de coste de vida de 1975 correspondiente a sueldo base y prima por razón de viaje garantizada.

El índice de coste de vida será siempre el indicado por el Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional.

Los precios de horas de vuelo y actividad laboral, se actualizarán igualmente en 1975 y 1976, siguiendo los mismos criterios con los que han sido confeccionadas las tablas actuales.

Art. 120. *Plus de nocturnidad.*—En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 75 con un incentivo del 8 por 100.

Art. 121. *Gratificaciones extraordinarias.*—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 prima por razón de viaje equivalente a sesenta y siete horas al precio del primer bloque. A partir de 1976 se computará la prima por razón de viaje garantizada.

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

Art. 122. *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 se fije y 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.

Art. 123. *Protección a la familia.*—Establecido por la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1966, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, el nuevo régimen de Ayuda Familiar, los Tripulantes que hubieran optado por el régimen vigente en 31 de diciembre de 1966 percibirán los puntos que tuvieran acreditados hasta la fecha a razón de 300 pesetas y lo que posteriormente les corresponda 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 regirán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Art. 124. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—En concepto de participación en beneficios se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada o parte proporcional en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva, después de celebrarse la Junta general de accionistas, en los meses de abril o mayo siguientes a cada uno de los ejercicios.

Art. 125. *Ventas a bordo.*—En concepto de comisión por ventas a bordo, los Tripulantes auxiliares percibirán el 15 por 100 del total de ventas liquidadas en los vuelos que realicen cada uno de ellos.

Una comisión integrada por representantes sindicales de los Auxiliares colaborará con la Dirección, en el estudio, en el plazo de tres meses, del sistema operativo y administrativo por el que se regirán las mencionadas ventas.

Art. 126. *Gratificación por destacamento.*—Los Tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo número 4 III.

Art. 127. *Gratificación por residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 128. *Gratificación por 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 percibiría si estuviera destacado.

Art. 129. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Tripulante recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa no imputable al Tripulante, éste recibirá, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 130. *Imaginarias, retenes, incidencias, cursos y Comisiones de Servicio.*

## A) Imaginarias.

A efectos económicos las imaginarias se computarán como sigue:

a) En los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) devengará 5,06 horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad laboral.

b) Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) devengará 2,53 horas de vuelo y el 50 por 100 de la actividad laboral.

c) Cuando se combinen las situaciones a) y b) se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponde.

Quando un Tripulante en actividad sea requerido para desempeñar el servicio de Jefe de día, se le aplicará el tratamiento de este párrafo.

## B) Retenes.

A efectos económicos el retén devengará 1,26 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y el 25 por 100 de dicho tiempo como actividad laboral.

## C) Incidencias.

A efectos económicos la situación de incidencia devengará 2,53 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y 5,21 horas de actividad laboral.

## D) Cursos y Comisiones de Servicio.

A efectos económicos, los Tripulantes durante cursos como alumno o comisiones de servicio realizadas en los términos del artículo 59 o cualquier otra actividad que deba desarrollarse por haber sido designado por la Compañía, percibirán la prima de vuelo equivalente a setenta y seis horas men-

suales al precio del primer bloque, o la parte alicuota que le corresponda por el número de días permanecidos en esta situación, y seis horas de actividad laboral por día.

Las horas de vuelo devengadas en imaginarias, rétenes, incidencias, cursos, comisiones de servicio y Jefes de día de que se habla en este artículo, se computarán al precio del primer bloque.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, durante los cursos de duración superior a un mes, se percibirán sesenta y siete horas al primer bloque y nueve horas al segundo bloque por cada mes de duración o la parte alicuota que corresponda y seis horas de actividad laboral por día.

**Art. 131. Licencia retribuida.**—El Tripulante en situación de licencia retribuida percibirá la prima de vuelo equivalente a setenta y seis horas mensuales al precio del primer bloque o la parte alicuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

**Art. 132. Vacaciones.**—El Tripulante, durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad la prima por razón de viaje 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, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo periodo. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

**Art. 133. Vuelos de situación, regreso y prueba.**—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.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán al cómputo mensual de horas de vuelo ni a limitaciones de actividades.

No obstante lo anterior, dentro de una actividad diaria no se programarán vuelos de situación que supongan un incremento superior a una hora quince minutos de la actividad aérea correspondiente.

En los vuelos de prueba se percibirá la prima correspondiente, considerándose para el pago como mínimo una hora de vuelo o el tiempo real si es superior.

En los vuelos de situación se utilizarán billetes de servicio.

**Art. 134. Dieta.**—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base.

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

**Art. 135. Clases de dieta.**—Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

**Art. 136. 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. 137. Coeficiente regulador.**—Es el que se aplica a la dieta básica para que su cuantía en cada país esté en consonancia con el coste de vida del lugar.

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

**Art. 138. Actualización de dietas.**—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día primero del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del índice de coste de vida del Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional.

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice y las extranjeras con un 6,5 por ciento.

**Art. 139. Dietas en vigor.**—Las dietas aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Convenio serán las que figuren en el anexo número 4 I.

**Art. 140. Cómputo de dietas en vuelos cortos y medios.**—A los efectos del cómputo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comidas que se deban realizar fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las 13,00 horas y las 15,00 horas o las 21,00 y las 23,00 horas locales.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las 24,00 y las 6,00 horas locales y no se pernocte fuera de la base.

**Art. 141. 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 pernocta o

se realiza la primera comida hasta el momento de despegar desde el aeropuerto del lugar donde se haya pernoctado o se haya hecho la última cena.

A efectos de cómputo de dietas, y debido a que las horas habituales de las comidas quedan notablemente alteradas, se considerará que se devenga media dieta por cada vez que durante la permanencia en el lugar de que se trate abarque tiempos comprendidos entre las 12,00 y las 16,00 horas o entre las 18,00 y 22,00 horas locales.

Cuando se trate de vuelos combinados (entre largos, cortos y medios), en los trayectos cortos y medios se computará la dieta de acuerdo con lo establecido en los párrafos primero, segundo y tercero del artículo 140. En los trayectos largos la dieta se abonará de acuerdo con lo establecido en el presente artículo.

**Art. 142. Gastos de bolsillo.**—Sin quedar englobadas en la dieta y para atender gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales, ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, por cada fecha que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el anexo número 4 II, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

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

Los gastos de bolsillo se dividen en nacionales o extranjeros, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

**Art. 143. Alojamiento.**—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las Tripulaciones en sus desplazamientos habituales por motivos de servicio estará a cargo de la Compañía.

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

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

**Art. 144. Alojamiento en los viajes no programados.**—Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, en los vuelos no programados.

Cuando por no existir Delegación en el lugar de que se trate, el Tripulante abone el alojamiento, éste pasará el cargo correspondiente a la Compañía.

**Art. 145. Anticipo de dietas.**—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

**Art. 146. Dieta básica.**—La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

	Dietas nacionales	Dietas extranjeras
	Pesetas	Dólares
Primeros Pilotos .....	670	16,60
Segundos Pilotos .....	645	16,20
Oficiales Técnicos de Vuelo .....	620	15,60
Auxiliares de Vuelo .....	585	15,00

**Art. 147. Comidas a bordo.**—Para evitar retrasos innecesarios, la Compañía facilitará a bordo las comidas a los Tripulantes y habilitará los medios y personas necesarios a fin de que las mismas estén dispuestas, de forma que puedan efectuarse normalmente, bien sea en vuelo o en las escalas.

El momento de efectuar la comida será decidido por el Comandante, quien lo comunicará con suficiente antelación para que puedan ser preparadas, procurando, en la medida de lo posible, que se realicen entre las 13,00 y las 16,00 horas y las 21,00 y las 24,00 horas.

Asimismo se realizará un estudio de las líneas que coincidan con los mencionados horarios, de forma que se pueda facilitar en cada temporada una orientación a los Comandantes que les permita coordinar con antelación las Comidas de los Tripulantes.

**Art. 148. 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 un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas, naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 140.

## CAPITULO IX

### Formación profesional y atenciones sociales

Art. 149. Informadas por el principio de solidaridad, las Obras Sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, recreativas y deportivas, financiación de vehículos, becas o ayudas a estudios, etcétera).

Art. 150. De acuerdo con el artículo anterior, se crea un fondo solidario interno de vuelo cuyo régimen de financiación será el de reparto entre la Empresa y empleados. La proporción en la aportación será del 50 por 100 por cada parte.

Art. 151. La cotización al Fondo Solidario Interno de Obras Sociales de Vuelo será la fijada en el anexo número 3 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Comisión Paritaria.

Art. 152. La gestión de las Obras Sociales se hará a través de los órganos existentes o que se constituyan en el futuro con participación de la representación sindical, dando cuenta de la misma a la Comisión Paritaria del Convenio anualmente, o a requerimiento de ésta, la cual podrá establecer las directrices a seguir en cada caso.

Art. 153. *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 las prendas, o bien en sustitución, las telas para la confección de las mismas expresadas en el cuadro anexo número 6.

La confección podrá hacerse por los sastres designados por la Compañía o por los que el Tripulante elija, en cuyo caso, la Compañía facilitará a los Tripulantes los vales por el precio total de la confección, fijado por los sastres designados por la Compañía.

## CAPITULO X

### Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 154.

a) La Seguridad Social complementaria se rige por las normas aprobadas por Resolución de 10 de marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el anexo número 9.

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 3 de enero de 1972.

Las partes se comprometen a cotizar a este fondo, en la misma proporción que hasta ahora, además de por los conceptos que ya lo vienen haciendo (sueldo base y prima por razón de viaje garantizada), por el concepto de antigüedad, solicitando del Montepío de Previsión Social de Loreto acepte la cotización en estos términos e igualmente se calculen las prestaciones sobre ellos.

Art. 155. *Enfermedad fuera de base.*—Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los Tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Para que haya lugar a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica en caso de servicio, destacamento, residencia o destino, deberá aprobarse por el servicio médico de la Compañía. Los Centros Médico-Quirúrgicos o especialistas a los que se pueda acudir para estos casos figurarán en la relación también aprobada por el Servicio médico de la Compañía y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

Art. 156. *Edad de retiro.*—La edad límite de retiro de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil, u Órgano competente para ello.

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

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

El retiro voluntario será a partir de los cincuenta y cinco años. La Compañía abonará las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social, desde el momento de producirse este hecho hasta el de la jubilación establecida por ésta.

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

## CAPITULO XI

### Transportes

Art. 157. *Transportes en Madrid.*—En materia de transportes la Compañía mantendrá el sistema de recogida para los Tripulantes que venían disfrutando de este derecho y se sigan acogiendo al mismo.

Independientemente de lo anterior, se aplicará el sistema de recogida entre las 21,00 y las 0,9 a todos los tripulantes dentro del perímetro establecido.

En cuanto al resto, se fijará una indemnización económica por desplazamiento de ida y vuelta al aeropuerto, ordenado por la Compañía.

Una Comisión de Transportes compuesta por miembros de la Dirección y representantes sindicales determinará en el término de treinta días, a partir de la firma del Convenio, la indemnización económica a que se refiere el párrafo anterior, así como la revisión de la misma y la utilización, a la mayor brevedad posible, de una zona de aparcamiento para completar las medidas anteriores.

Art. 158. *Transportes 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.

Art. 159. *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.
- Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso desde el mismo a su domicilio o lugar en que se aloje.

## CAPITULO XII

### Billetes gratuitos o con descuento

Art. 160. *Billetes gratuitos a Tripulantes técnicos.*—La concesión de billetes gratuitos o con descuento para los Tripulantes técnicos quedará sujeta a las siguientes normas:

1. Billetes gratuitos 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 técnicos en los servicios de vuelo talararios de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carnet de Tripulante.

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 cónyuge).

4. Billetes gratuitos de ida y vuelta, hasta un máximo de dos, de los cuales uno será gratuito 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 atender.

5. Billetes gratuitos 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 gratuitos I para su cónyuge e hijos, en los casos en los que los Tripulantes técnicos deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena, Navidad o Nochevieja, Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limi-

taciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

7. Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes gratuitos 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. 161. *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. El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos II al año.
2. Los hijos que convivan con el Tripulante y dependan económicamente de él disfrutará de dos billetes gratuitos II al año.
3. Los familiares de primer grado o aquellos por los que el Tripulante perciba plus familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación la percibían), distintos de los señalados en los dos números anteriores que convivan y dependan del Tripulante disfrutará de un billete gratuito II al año.
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. 162. *Billetes gratuitos o con descuentos para Auxiliares de Vuelo o sus familiares.*—Los Auxiliares de Vuelo, en materia de billetes gratuitos o con descuento, recibirán el mismo tratamiento que los Tripulantes técnicos.

Para los Auxiliares de Vuelo femeninos desaparecerán los beneficios de los padres que no dependan económicamente ni convivan con ellas. Se conservarán, no obstante, los derechos adquiridos hasta ahora a aquellos Auxiliares de Vuelo femeninos que hubieran disfrutado de este beneficio.

Se suprimen las autorizaciones de vuelo a cambio de conceder talonarios para billetes. No obstante, para extender billetes contra el talonario deberán estar previamente visados y llevar el visto bueno del Jefe de la Unidad Orgánica de la que depende, quien, en función del número de billetes extendido a lo largo del año, tendrá facultad para autorizar o no la emisión del billete.

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 del 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 abono de una cantidad que será fijada por la Compañía.

2. El Tripulante que durante dos años consecutivos no hubiese disfrutado del derecho de billete gratuito II tendrá derecho a usar en el tercer año un billete gratuito I, tanto él como los beneficiarios de primer grado que dependan económicamente del Tripulante y convivan con él.

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 2 del artículo 160.

3. En todos los grupos, para tener derecho a billete gratuito o con descuento para los familiares citados en los artículos 161 y 162, primer párrafo, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependen económicamente y conviven con los beneficiarios.

4. El derecho a billete, reconocido en estas normas, implica que el Tripulante y sus familiares se provean del oportuno billete de pasaje corriendo a su cargo los impuestos, seguros, tasas o equivalentes correspondientes.

Los billetes concedidos sin reserva de plaza, de acuerdo con lo estipulado en el artículo anterior, darán derecho al Tripulante a realizar a su voluntad uno o dos viajes por un total entre los dos de cuatro trayectos.

El origen del viaje y destino de los billetes, regulado en el presente capítulo, no será necesario que coincida con el punto de residencia habitual del Tripulante o beneficiario.

No obstante lo estipulado en el párrafo anterior, en los casos en que se soliciten billetes gratuitos para líneas europeas o trasatlánticas, los trayectos imprescindibles para entazar con la iniciación de estas líneas no serán computados a efectos de limitación de los cuatro trayectos que como máximo comprende el cupo anual.

Al transporte de Tripulantes y familiares se le aplicarán las normas de responsabilidad de la Ley de Navegación Aérea o Convenio de Varsovia, según proceda, así como condiciones de transportes de IATA.

En las irregularidades que se cometan en materia de billetes gratuitos o 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 ilimitado para nuevas concesiones, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderles.

5. En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantiza el regreso mediante reserva de plaza si, con billete sin reserva, hubiera imposibilidad de regresar en la fecha prevista para la incorporación del Tripulante en su puesto de trabajo.

A tal fin, cuando los vuelos sean diarios, esta transformación se efectuará a partir del momento en que el Tripulante se haya presentado tres veces en el aeropuerto para el regreso sin lograrlo.

Cuando se trate de vuelos no diarios, la transformación se realizará después de la segunda presentación.

El porcentaje de personal que puede volar en estas condiciones no excederá del 5 por 100 de las plazas de cada vuelo.

En caso de exceder las solicitudes 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 indispensables el disfrute de las vacaciones anuales y tener un justificante del Jefe de la Unidad Orgánica a que pertenezcan, donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

6. Los billetes gratuitos o con descuento obtenidos por los Tripulantes o beneficiarios tendrán un período de validez, para iniciar el recorrido, no superior a dos meses, desde la fecha de su concesión. Para el segundo o siguiente cupones de vuelo se establece como período de validez la fecha de 31 de enero del año siguiente a aquel en el cual se inició el recorrido, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizará en la fecha que terminen los mismos.

Art. 164. *Equipajes.*—Los Tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 30 kilos de franquicia de equipaje por persona.

Art. 165. *Destacamientos.*—En los destacamientos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 161 y una empleada del hogar o similar incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

Cuando el número de hijos sea superior a tres podrá obtenerse un segundo billete para otra empleada de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico, siendo este segundo billete gratuito 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 permanezcan en la Compañía, gozarán de los beneficios que les correspondieran si continuaran en situación de actividad.

A los Tripulantes en retiro anticipado, así como a los jubilados, viudas, huérfanos solteros y los incapacitados para todo trabajo mientras consten y figuren como pensionistas de la Mutualidad, les será de aplicación en materia de billetes el Convenio Colectivo del Personal de Tierra.

#### DISPOSICIONES FINALES

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

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

## ANEXO NUMERO 1

TABLE A  
Primeros Pilotos

NIVELES	1 C	1 B	1 A	1	2	3	4	5	6	7
Conceptos										
Sueldo base .....	22.957	22.957	22.957	22.957	22.957	22.957	22.957	22.957	22.957	22.957
Prima razón viaje (67 horas) primer bloque .....	95.346	88.320	81.306	74.286	66.906	59.526	52.146	44.766	37.386	30.006
Prima razón viaje garantizada (76 horas) primer bloque .....	108.148	100.168	92.188	84.208	75.848	67.488	59.128	50.768	42.408	34.048
Precio hora primer bloque .....	1.423	1.318	1.213	1.108	998	888	778	668	558	448
Precio hora real vuelo de 56 a 64 horas (segundo bloque) .....	1.708	1.582	1.456	1.330	1.198	1.066	934	802	670	538
Precio hora real vuelo desde 65 horas en adelante (tercer bloque) .....	2.341	2.171	2.001	1.831	1.649	1.467	1.285	1.103	921	739
Precio hora hasta 160 horas actividad laboral (primer bloque) .....	596	552	508	464	418	372	326	280	234	188
Precio hora desde 161 horas actividad laboral hasta 180 horas (segundo bloque) .....	773	714	655	596	537	478	419	360	301	242
Precio hora desde 181 horas actividad laboral hasta 190 horas (tercer bloque) .....	1.062	981	900	819	738	657	576	495	414	333
Precio hora desde 191 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque) .....	1.170	1.080	990	900	811	722	633	544	455	366
Indice coste de vida .....	15.901	15.901	14.805	13.809	12.761	11.713	10.665	9.617	8.569	7.521

TABLE B  
Segundos Pilotos

NIVELES	1 C	1 B	1 A	1	2	3	4	5	6	7
Conceptos										
Sueldo base .....	19.604	19.604	19.604	19.604	19.604	19.604	19.604	19.604	19.604	19.604
Prima razón viaje (67 horas) primer bloque .....	70.937	65.935	60.933	55.931	50.671	45.411	40.151	34.151	29.631	24.371
Prima razón viaje garantizada (76 horas) primer bloque .....	80.786	74.936	69.084	63.232	57.304	51.376	45.448	39.520	33.592	27.664
Precio hora primer bloque .....	1.083	986	909	832	754	676	598	520	442	364
Precio hora real vuelo de 56 a 64 horas (segundo bloque) .....	1.283	1.187	1.091	995	902	809	716	623	530	437
Precio hora real vuelo desde 65 horas en adelante (tercer bloque) .....	1.762	1.631	1.500	1.369	1.241	1.113	985	857	729	601
Precio hora hasta 160 horas actividad laboral (primer bloque) .....	443	412	381	350	317	284	251	218	185	152
Precio hora desde 161 horas actividad laboral hasta 180 horas (segundo bloque) .....	587	539	491	443	402	361	320	279	238	197
Precio hora desde 181 horas actividad laboral hasta 190 horas (tercer bloque) .....	789	732	675	618	560	502	444	386	328	270
Precio hora desde 191 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque) .....	864	803	742	681	617	555	489	425	361	297
Indice coste de vida .....	12.146	12.146	11.136	10.726	9.979	9.232	8.485	7.738	6.991	6.244

TABLA C  
Oficiales Técnicos

NIVELES	1 C	1 B	1 A	1	2	3	4	5	6	7
Conceptos										
Sueldo base .....	18.366	18.366	18.366	18.366	18.366	18.366	18.366	18.366	18.366	18.366
Prima razón viaje (67 horas) primer bloque .....	63.369	58.879	54.198	49.519	44.589	39.879	34.759	29.839	24.919	19.999
Prima razón viaje garantizada (76 horas) primer bloque .....	72.091	66.772	61.453	56.134	50.581	44.988	39.415	33.842	28.269	22.696
Precio hora primer bloque .....	953	881	809	737	664	591	518	445	372	299
Precio hora real vuelo de 56 a 64 horas (segundo bloque) .....	1.139	1.055	971	887	799	711	623	535	447	359
Precio hora real vuelo desde 65 horas en adelante (tercer bloque) ..	1.564	1.449	1.334	1.219	1.098	977	856	735	614	493
Precio hora hasta 180 horas actividad laboral (primer bloque) .....	395	367	339	311	280	249	218	187	156	125
Precio hora desde 181 horas actividad laboral hasta 180 horas (segundo bloque) .....	519	478	437	396	357	318	279	240	201	162
Precio hora desde 181 horas actividad laboral hasta 190 horas (tercer bloque) .....	708	654	600	546	492	438	384	330	276	222
Precio hora desde 191 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque) .....	788	724	660	598	539	480	421	362	303	244
Índice coste de vida .....	10.972	10.972	10.304	9.636	8.938	8.240	7.542	6.844	6.146	5.448

TABLA D I  
Auxiliares de Vuelo (Ingresados hasta el 1 de agosto de 1971)

NIVELES	1 C	1 B	1 A	1	2	3	4	5
Conceptos								
Sueldo base .....	9.183	9.183	9.183	9.183	9.183	9.183	9.183	9.183
Prima razón viaje (67 horas) primer bloque .....	31.780	29.440	27.100	24.760	21.070	17.380	13.690	10.000
Prima razón viaje garantizada (76 horas) primer bloque .....	36.306	33.382	30.726	28.070	23.889	19.708	15.529	11.348
Precio hora primer bloque .....	471	439	404	369	316	260	205	149
Precio hora real vuelo de 56 a 64 horas (segundo bloque) .....	569	527	485	443	377	311	245	179
Precio hora real vuelo desde 65 horas en adelante (tercer bloque) ..	781	724	667	610	521	429	338	246
Precio hora hasta 180 horas actividad laboral (primer bloque) .....	201	185	169	153	131	108	86	63
Precio hora desde 181 horas actividad laboral hasta 180 horas (segundo bloque) .....	254	236	218	200	170	140	110	80
Precio hora desde 181 horas actividad laboral hasta 190 horas (tercer bloque) .....	354	327	300	273	233	192	152	111
Precio hora desde 191 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque) .....	386	358	330	302	257	212	167	122
Índice coste de vida .....	5.486	5.486	5.152	4.818	4.285	3.771	3.248	2.724



- Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.
- A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir por la Seguridad Social y Fondo B, alcance el 85 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

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

**Cese en vuelo definitivo.** El personal afectado pasará a prestar servicio en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad Orgánica a la que perteneciera, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir por la Seguridad Social y el Fondo B, alcancen el 85 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo o el 100 por 100 en el caso de que el cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los Organismos competentes.

**Art. 3. Auxiliares de Vuelo femeninos.**—Los Auxiliares de Vuelo femeninos que lo deseen, a partir de los treinta y cinco años de edad hasta los cuarenta, podrán solicitar por una sola vez, con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las tres soluciones siguientes:

- Cesar al servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio, computándose a estos efectos sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada alcanzados.
- Cesar al servicio de la Empresa, acogiéndose a un sistema de retiro anticipado, percibiendo, hasta la edad en que pasen a regirse por las normas del retiro general, una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado. La Compañía absorberá los incrementos del Fondo Social de Vuelo.
- Passar a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad Orgánica a la que pertenecieran, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como Tripulante Auxiliar, y el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, reajustado al nuevo puesto de trabajo, sin que esta última cantidad sea inferior al 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada que tenía en la categoría y nivel al cesar en vuelo.

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

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

**Art. 4. Condiciones de trabajo.**—Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transporte y Seguro Colectivo de Vida, se regirán por las normas establecidas para el Personal de Tierra.

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

### ANEXO NUMERO 3

#### ATENCIÓNES SOCIALES

De acuerdo con lo establecido en el capítulo IX, artículo 149 del IV Convenio Colectivo Sindical del Personal de Vuelo, las aportaciones de los diferentes grupos, y en su caso, especialidades, serán las siguientes:

	Plas./mes
Primeros Pilotos .....	25
Segundos Pilotos .....	21
Oficiales de Vuelo .....	20
Auxiliares de Vuelo .....	10

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

### ANEXO NUMERO 4

#### I. DIETAS

##### 1. Nacionales

Categorías	Comida	Cena
	(1/2 dieta) Pesetas	(1/2 dieta) Pesetas
Primeros Pilotos .....	335,00	335,00
Segundos Pilotos .....	322,50	322,50
Oficiales de Vuelo .....	310,00	310,00
Auxiliares de Vuelo .....	297,50	297,50

##### 2. Extranjeras

Categorías	Comida	Cena
	(1/2 dieta) US \$	(1/2 dieta) US \$
<b>A) Básica:</b>		
Primeros Pilotos .....	8,40	8,40
Segundos Pilotos .....	8,10	8,10
Oficiales de Vuelo .....	7,80	7,80
Auxiliares de Vuelo .....	7,50	7,50
<b>B) 125 por 100:</b>		
Primeros Pilotos .....	10,50	10,50
Segundos Pilotos .....	10,10	10,10
Oficiales de Vuelo .....	9,80	9,80
Auxiliares de Vuelo .....	9,40	9,40

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países de África Ecuatorial y Dinamarca.

##### C) 112 por 100:

Primeros Pilotos .....	9,40	9,40
Segundos Pilotos .....	9,10	9,10
Oficiales de Vuelo .....	8,70	8,70
Auxiliares de Vuelo .....	8,40	8,40

Se aplicarán a los países siguientes:

Australia, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda y Canadá.

##### D) 95 por 100:

Primeros Pilotos .....	8,00	8,00
Segundos Pilotos .....	7,70	7,70
Oficiales de Vuelo .....	7,40	7,40
Auxiliares de Vuelo .....	7,10	7,10

Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.

##### E) 80 por 100:

Primeros Pilotos .....	6,70	6,70
Segundos Pilotos .....	6,50	6,50
Oficiales de Vuelo .....	6,20	6,20
Auxiliares de Vuelo .....	6,00	6,00

Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.

## II. GASTOS DE BOLSILLO

## 1. Nacionales

Categoría	Conceptos Gastos de bolsillo Pesetas
Primeros Pilotos .....	270
Segundos Pilotos .....	335
Oficiales de Vuelo .....	240
Auxiliares de Vuelo .....	230

## 2. Extranjero

Categoría	Conceptos Gastos de bolsillo US \$
-----------	---------------------------------------

## A) Básico:

Primeros Pilotos .....	7,20
Segundos Pilotos .....	6,90
Oficiales de Vuelo .....	6,60
Auxiliares de Vuelo .....	6,30

## B) 125 por 100:

Primeros Pilotos .....	9,00
Segundos Pilotos .....	8,60
Oficiales de Vuelo .....	8,30
Auxiliares de Vuelo .....	7,90

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países de África Ecuatorial y Dinamarca.

## C) 112 por 100:

Primeros Pilotos .....	8,10
Segundos Pilotos .....	7,70
Oficiales de Vuelo .....	7,40
Auxiliares de Vuelo .....	7,10

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda y Canadá.

## D) 95 por 100:

Primeros Pilotos .....	6,80
Segundos Pilotos .....	6,60
Oficiales de Vuelo .....	6,30
Auxiliares de Vuelo .....	6,00

Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

## E) 80 por 100:

Primeros Pilotos .....	5,80
Segundos Pilotos .....	5,50
Oficiales de Vuelo .....	5,30
Auxiliares de Vuelo .....	5,00

Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

Nota primera.—Los países que no tengan índice establecido, se les aplicará el básico.

Nota segunda.—Una Comisión compuesta por un representante económico y otro social, presentará a la Comisión Deliberante en el plazo de tres meses, a partir de la firma del Convenio, una propuesta de reajuste de países de tal forma que en el coste total no represente modificación de las dietas establecidas.

## III. DESTACAMENTO

## 1. Nacionales

Categoría	Conceptos Destacamento Pesetas
Primeros Pilotos .....	915
Segundos Pilotos .....	870
Oficiales de Vuelo .....	820
Auxiliares de Vuelo .....	775

## 2. Extranjero

Categoría	Conceptos Destacamento US \$
-----------	---------------------------------

## A) Básico:

Primeros Pilotos .....	25,60
Segundos Pilotos .....	24,50
Oficiales de Vuelo .....	23,40
Auxiliares de Vuelo .....	22,40

## B) 125 por 100:

Primeros Pilotos .....	32,00
Segundos Pilotos .....	30,60
Oficiales de Vuelo .....	29,30
Auxiliares de Vuelo .....	28,00

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países de África Ecuatorial y Dinamarca.

## C) 112 por 100:

Primeros Pilotos .....	28,70
Segundos Pilotos .....	27,40
Oficiales de Vuelo .....	26,20
Auxiliares de Vuelo .....	25,10

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda y Canadá.

## D) 95 por 100:

Primeros Pilotos .....	24,30
Segundos Pilotos .....	23,30
Oficiales de Vuelo .....	22,20
Auxiliares de Vuelo .....	21,30

Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

## E) 80 por 100:

Primeros Pilotos .....	20,50
Segundos Pilotos .....	19,60
Oficiales de Vuelo .....	18,70
Auxiliares de Vuelo .....	17,90

Siendo de aplicación a los países que siguen: Uruguay, Portugal y Colombia.

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará el básico.

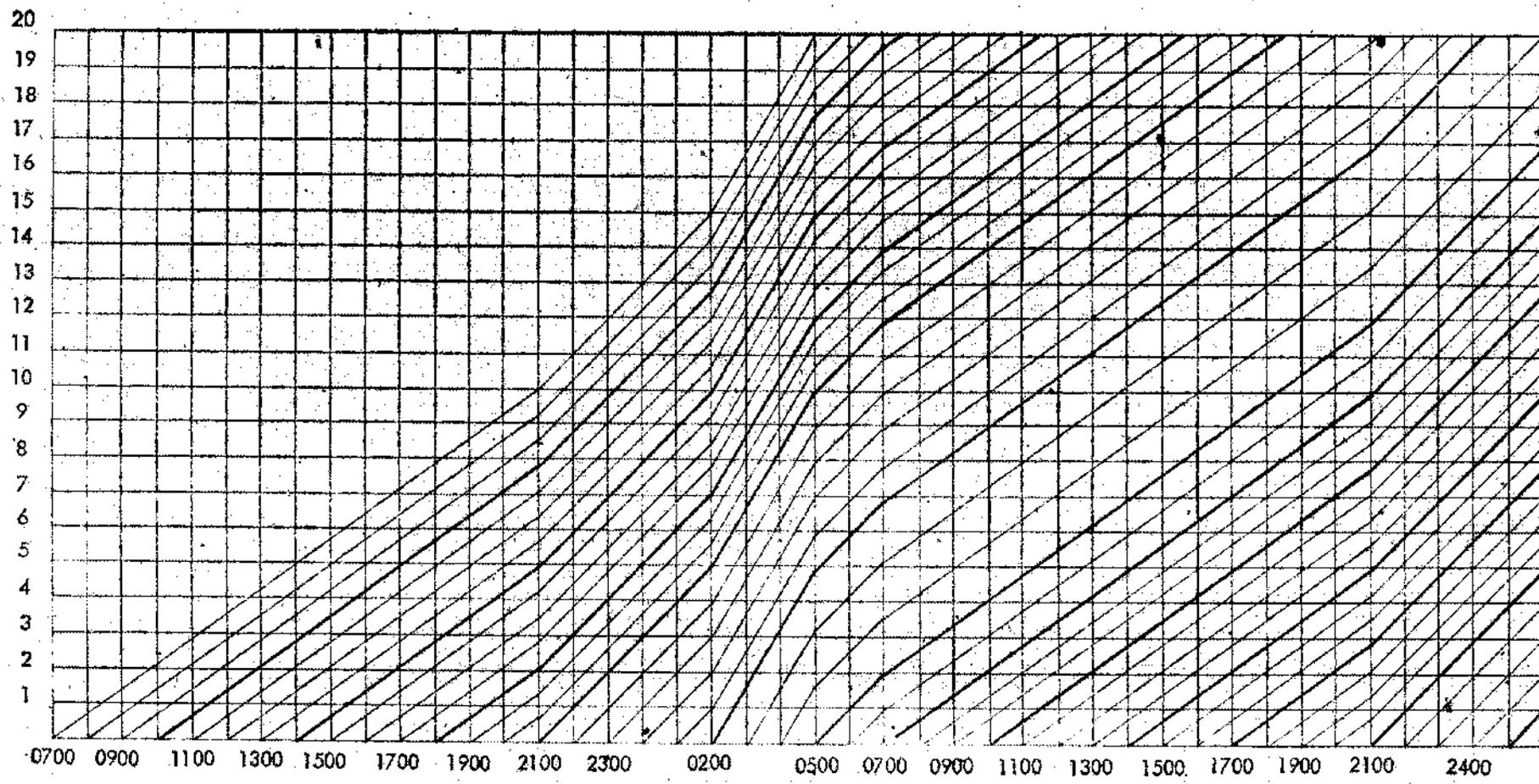


TABLA DE DESCANSO DE LOS TRIPULANTES

**ANEXO NUMERO 6**

RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DEL PERSONAL DE VUELO (TRIPULANTES TECNICOS Y AUXILIARES DE VUELO MASCULINOS), CON LA DURACION DE LAS MISMAS

- Uniforme de invierno: Un año.
- Uniforme de verano: Una temporada.
- Gabardina: Tres años.
- Cuatro camisas blancas: Un año.
- Dos pares de zapatos: Un año.
- Seis pares de calcetines: Un año.
- Dos corbatas: Un año.
- Una gorra: Un año.
- Una maleta: Cinco años.
- Una cartera: Tres años.
- Un maletín de mano: Tres años.

Sin perjuicio de lo que establece el escrito de la Dirección de Personal de 3 de abril de 1965.

Nota.—Se procederá a un estudio sobre duración de las tres últimas prendas por si procede su revisión.

**ANEXO NUMERO 7**

**VACACIONES**

**A) Normas generales.**

Los Tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un mes completo o dos períodos de quince días.

El disfrute de las vacaciones complementarias a que se refiere el artículo 102 se acumulará a los períodos normales, siempre que las necesidades del servicio no lo impidan.

Al conceder la Flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiese solicitado por el Tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre períodos múltiples de quince días.

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

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

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

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

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la Flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer en el año 1971 y a partir de las puntuaciones que tengan en 31 de diciembre de 1970. La suma final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

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

**B) Puntuación.**

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

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

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se compu-

tarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena y Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

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

En cualquier caso, el Tripulante que disfrutó un período de vacaciones, tanto voluntarias como forzosas, adquirirá los puntos que correspondían al mismo.

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

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

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

Los Tripulantes que cambien de grupo o especialidad o Flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieran en el anterior.

**C) Peticiones.**

Siendo el principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las Flotas en los distintos meses del año y que las peticiones de los Tripulantes armonicen con los mismos, todo el sistema se establece en función de las dos programaciones que se realizan en las líneas aéreas con el siguiente sistema:

1.º Entre el 1 y el 15 de noviembre las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de enero, febrero, marzo y abril del año siguiente.

2.º Entre el 1 y 15 de marzo las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre del año en curso.

3.º En consecuencia de los dos apartados anteriores se podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones, una para cada una de los mismos:

a) Entre el 1 y 15 de noviembre, las Flotas enviarán a cada Tripulante la relación de disponibilidades de los meses del apartado primero, y entre el 1 y 15 de marzo, las del apartado segundo. En ambos casos se acompañará una papeleta de petición en la que se podrán solicitar los turnos que se desean por orden de preferencia.

b) Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la Flota antes del día 26 de los meses expresados en el apartado anterior.

c) Los Tripulantes que no deseen vacaciones en uno de los turnos, por reservarse para el otro, lo harán constar así en su papeleta de petición.

d) Los Tripulantes que no envíen contestación a una papeleta o a las dos del año, se entiende que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

**D) Asignación de turnos.**

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

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

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

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

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

**Voluntarios:**

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

**Forzosos:**

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

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones. Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos se po-

dran conceder por quincenas, dejando como mínimo tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos períodos forzosos. No obstante lo anterior, cada Flota no podrá dar más del 60 por 100 de los turnos de vacaciones en cada período.

### ANEXO NUMERO 8

#### ROTACIONES DE DESTACAMENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS

##### A) Normas generales:

- Todo Tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.
- Cuando razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.
- Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo a permanecer en la situación que se ofrece se considerará esta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 69, 70 y 71, abonándose al Tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

##### B) Puntuación.

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

Destacamento, 1,00 punto por mes.  
Residencia, 0,85 punto por mes.  
Destino, 0,80 punto por mes.

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

##### C) Peticiones.

- Las Flotas ofertarán por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamento, residencia o destino disponibles.
- Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente harán llegar su petición a la Flota como mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

##### D) Asignación.

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

##### Voluntario.

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

##### Forzoso:

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

- El turno será aplicado, dentro de cada Flota de mayor a menor número de orden dentro del escalafón.
- Cuando un Tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la Flota a que pertenece.
- Todo Tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Tripulante, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando lo toque.
- Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una Flota a punto o puntos fuera de la base principal, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

A los efectos de los Auxiliares de Vuelo, se considerarán turnos independientes para los Auxiliares de Vuelo masculinos y Auxiliares de Vuelo femeninos.

### ANEXO NUMERO 9

#### SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

Artículo 1. *Enfermedad.*—a) Durante los diez primeros días de baja continuada por enfermedad, los Tripulantes, no percibirán cantidad alguna de la Compañía por el Concepto de Seguridad Social Complementaria ni la prestación correspondiente al Fondo B, que abona el Montepío de Previsión Social «Loreto».

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

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

Art. 2. *Accidente de trabajo o enfermedad profesional.*—Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o hasta que el Tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 39 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado 1 b).

Art. 3. *Normas comunes.*—a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma los partes de baja, confirmación y alta de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social. Aun cuando la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social entendiese que no proceda la baja en los casos que pudieran presentarse, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes que tendrán, a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados 5) del artículo 1.º Anexo 2.º del III Convenio Colectivo, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

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

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

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

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

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante que deba reincorporarse a su base, dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará, en su caso, lo previsto en el párrafo 2 del artículo 136 del vigente Convenio Colectivo.

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

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionalmente recibir la asistencia en Centros Sanitarios o por Médicos distintos a aquellos designados por Facultativos de «beria», o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe, tanto al Centro asistencial como al Facul-

tativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

d) La Compañía estudiará la posibilidad de que las personas en situación de baja por enfermedad o accidente perciban el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

e) Las normas contenidas en este documento entrarán en vigor a partir del día primero del mes siguiente a la fecha del mismo, y no tendrán carácter retroactivo más que para aquellas situaciones de enfermedad que, habiéndose iniciado con anterioridad a esta fecha, subsistan en el momento de la implantación de este nuevo régimen de Seguridad Social Complementaria.

Art. 4. Recursos.—De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del primer día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un Tribunal Médico presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

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

## MINISTERIO DE INDUSTRIA

**20140** RESOLUCION de la Delegación Provincial de La Coruña por la que se declara en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en la Sección de Industria de esta Delegación del Ministerio de Industria de La Coruña a petición de «Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S. A.», con domicilio en La Coruña, calle de Fernando Macías, número 2, solicitando declaración en concreto de la utilidad pública para el establecimiento de una línea a 66 KV., de 2.060 metros de longitud, con origen en la línea de igual tensión, de la Sociedad peticionaria, Tambre-Ferrol, en el tramo Mesón del Viento-substación del Pedrido, y con término en la substación «Tradema II», a instalar en el lugar de Infesta, del Ayuntamiento de Betanzos; autorizada su instalación por esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria en La Coruña con fecha de hoy, y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Reglamento aprobado por Decreto 2819/1968, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de este Ministerio de 1 de febrero de 1968.

Esta Delegación Provincial del Ministerio de Industria de La Coruña, a propuesta de la Sección correspondiente, ha resuelto:

Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se cita, 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.

La Coruña 24 de agosto de 1974.—El Delegado provincial, Antonio Luis Escartí Vallis.—3.373.D.

## MINISTERIO DE COMERCIO

**20141** ORDEN de 2 de octubre de 1974 por la que se transfiere el régimen de reposición con franquicia arancelaria concedido a «Hijo de P. Mauri» para la importación de azúcar y glucosa por exportaciones de caramelos, turrones, mazapanes y confituras de frutas, a la nueva Empresa «P. Mauri, Sociedad Anónima», continuadora de la primera.

Ilmo. Sr.: La firma «Hijo de P. Mauri», concesionaria del régimen de reposición con franquicia arancelaria por Orden ministerial de 31 de octubre de 1970 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de noviembre), para la importación de azúcar y glucosa

por exportaciones, previamente realizadas, de caramelos, turrones, mazapanes y confituras de frutas, solicita la transferencia de dicha concesión a la Empresa «P. Mauri, S. A.», continuadora de la primera.

Este Ministerio, conformándose a lo informado y propuesto por la Dirección General de Exportación, ha resuelto:

1.º Transferir el régimen de reposición con franquicia arancelaria concedido a «Hijo de P. Mauri», con domicilio en avenida Marqués de Argentera, 1, Barcelona, por Orden ministerial de 31 de octubre de 1970 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de noviembre), a favor de la firma «P. Mauri, S. A.».

2.º Se mantienen en toda su integridad los restantes extremos de la Orden de 31 de octubre de 1970 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de noviembre) que ahora se modifica.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 2 de octubre de 1974.—P. D., el Subsecretario de Comercio, Alvaro Rengifo Calderón.

Ilmo. Sr. Director general de Exportación.

**20142** ORDEN de 2 de octubre de 1974 por la que se prorroga el período de vigencia de la concesión de régimen de reposición concedido a la firma «Carratalá Rubio, S. A.», continuadora de «José Carratalá e Hijos, S. L.», para la importación de azúcar por exportaciones, previamente realizadas, de frutas en almíbar, purés y pasta de frutas, compotas, mermeladas y jalea, jugos y zumos.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia formulada por la firma «Carratalá Rubio, S. A.», continuadora de «José Carratalá e Hijos, Sociedad Limitada», en solicitud de que sea prorrogada la vigencia de la concesión de régimen de reposición con franquicia arancelaria que le fué otorgada por Orden ministerial de 3 de octubre de 1969 («Boletín Oficial del Estado» del 13).

Este Ministerio, conformándose a lo informado y propuesto por la Dirección General de Exportación, ha resuelto prorrogar por cinco años más, a partir del día 13 de octubre de 1974, el régimen de reposición con franquicia arancelaria concedido a la firma «Carratalá Rubio, S. A.», continuadora de «José Carratalá e Hijos, S. L.», por Orden ministerial de 3 de octubre de 1969 («Boletín Oficial del Estado» del 13), para la importación de azúcar por exportaciones, previamente realizadas, de frutas en almíbar, purés y pasta de frutas, compotas, jalea y mermeladas, jugos y zumos.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 2 de octubre de 1974.—P. D., el Subsecretario de Comercio, Alvaro Rengifo Calderón.

Ilmo. Sr. Director general de Exportación.

**20143** ORDEN de 2 de octubre de 1974 por la que se modifica la norma 4.ª de la Orden de este Departamento de 20 de julio de 1973 («Boletín Oficial del Estado» del día 30 del mismo mes y año), relativa a la firma «Industrial Cartonera, S. A.».

Ilmo. Sr.: Cumplidos los trámites reglamentarios en el expediente promovido por la firma «Industrial Cartonera, S. A.», con domicilio en Alcalá de Henares (Madrid), en solicitud de que se modifique la norma 4.ª de la Orden de este Ministerio de fecha 20 de julio de 1973 («Boletín Oficial del Estado» del día 30 de igual mes y año), que la autorizó el régimen de admisión temporal de papeles kraftliner (natural y blanco) y semi-químico para la confección de envases y planchas de cartón ondulado con destino a la exportación.

Este Ministerio, conformándose a lo informado y propuesto por su Dirección General de Exportación, ha resuelto modificar la norma 4.ª de la Orden de este Departamento de fecha 20 de julio de 1973, en el sentido de que las importaciones se efectuarán por la Aduana matriz de Pasajes, en vez de la de Bilbao establecida en su concesión.

En la modificación que por la presente se autoriza, queda condicionada a que por la Aduana de Pasajes (Guipúzcoa) no se proceda a efectuar datos en la cuenta de admisión temporal, en tanto que dicha Administración no reciba las oportunas certificaciones de la Aduana de Bilbao, acreditativas de la total cancelación de los saldos pendientes de reexportación que en las mismas pudiera existir para los productos reseñados.

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

Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 2 de octubre de 1974.—P. D., el Subsecretario de Comercio, Alvaro Rengifo Calderón.

Ilmo. Sr. Director general de Exportación.