

ministerial de 24 de febrero de 1970 («Boletín Oficial del Estado» de 11 de marzo),

El Ministerio ha dispuesto autorizar el cambio de denominación del Instituto Universitario de Biología Fundamental por el de Instituto Universitario de Biología Fundamental «Vicent Villar Palasi».

Lo que comunico a V. I.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 18 de junio de 1982.—P. D. (Orden ministerial de 27 de marzo de 1982), el Secretario de Estado de Universidades e Investigación, Saturnino de la Plaza Pérez.

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado.

21911 *ORDEN de 29 de julio de 1982 por la que se autoriza a las Escuelas de Mandos Intermedios «Escuela de Cuadros de Empresa», de Barcelona; «ETEA», de Córdoba, y «Ventas», de Madrid, a impartir las enseñanzas correspondientes al área de Formación Básica del Plan de Estudios de Formación Profesional de segundo grado.*

Ilmo. Sr.: Examinados los expedientes promovidos por los Directores de las Escuelas de Mandos Intermedios, denominadas «Escuela de Cuadros de Empresa», de Barcelona; «ETEA», de Córdoba, y «Ventas», de Madrid, en solicitud de autorización para impartir y evaluar con plena validez académica las enseñanzas a que se refiere el número 5 del artículo 6.º del Real Decreto 1690/1980, de 18 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 3 de septiembre),

Este Ministerio, en uso de las facultades que le confiere el Real Decreto 908/1982, de 14 de mayo («Boletín Oficial del Estado» del 20), ha resuelto autorizar, con efectos del presente curso académico 1981-82, a las Escuelas de Mandos Intermedios «Escuela de Cuadros de Empresa», con domicilio en Torrente de las Flores, 68, de Barcelona; «ETEA», con domicilio en calle E. Castilla Aguado, 4, de Córdoba, y «Ventas», con domicilio en calle Alcalá, 292, de Madrid, a impartir las enseñanzas correspondientes al área de Formación Básica del Plan de Estudios de Formación Profesional de segundo grado por el régimen de enseñanzas especializadas y realizar las evaluaciones, a los efectos que determina el Real Decreto 1690/1980, de 18 de julio.

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

Madrid, 29 de julio de 1982.—P. D. (Orden ministerial de 27 de marzo de 1982), el Subsecretario de Educación y Ciencia, Antonio de Juan Abad.

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanzas Medias.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

21912 *RESOLUCION de 21 de junio de 1982, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Compañía «Spantax, S. A.», y sus Tripulantes Técnicos.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Spantax, Sociedad Anónima», recibido en esta Dirección General con fecha 14 de mayo de 1982, suscrito por la representación de la Empresa citada y la de su personal Técnico de Vuelo, el día 29 de abril de 1982, habiéndose efectuado las procedentes rectificaciones a su texto por la Comisión Negociadora con fecha 11 de junio de 1982.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el 2 del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

1.º Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

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

3.º Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 21 de junio de 1982.—El Director general, Fernando Somoza Albardonedo.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Empresa «Spantax, S. A.», y su personal Técnico de Vuelo.

ACUERDO COLECTIVO SPANTAX - TRIPULANTES TÉCNICOS DE LA COMPAÑÍA.

CAPÍTULO PRIMERO

ART. 1.º- AMBITO TERRITORIAL

El ámbito de aplicación del presente Acuerdo abarca todos los Centros y Dependencias de trabajo de la Compañía SPANTAX, S.A., tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

ART. 2.º- AMBITO PERSONAL

El presente Acuerdo afecta a los trabajadores comprendidos como Personal de Vuelo de la plantilla de SPANTAX, S.A., con contrato por tiempo indefinido, encuadrados en los grupos de Pilotos y Oficiales Técnicos de Vuelo, en las situaciones contempladas en el presente Acuerdo.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios en vuelo, que se registró por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
- El personal contratado, al amparo de las Ordenanzas del Ministerio de Trabajo de 9 de Agosto de 1960 y 10 de Julio de 1973, para prestar servicios como Tripulantes en prácticas.
- El personal que ingrese en la Compañía en función de Título Aeronáutico, recogido en el Decreto de 13 de Mayo de 1955 y Orden Ministerial de 24 de Mayo del mismo año, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este tipo, en tierra.

ART. 3.º- AMBITO TEMPORAL

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

Los conceptos retributivos serán revisados el 1 de Enero de 1983.

Este acuerdo será prorrogable, por la tónica, por periodos de 12 meses, si con una antelación mínima de dos meses a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente su revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

En caso de que el Acuerdo sea prorrogado, los conceptos retributivos serán revisados al 1.º de Enero de cada año.

ART. 4.º- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

ART. 5.º- TRATO MAS FAVORABLE

Cuando la interpretación del texto del Acuerdo se prestare a soluciones más dudosas, se aplicará en cada caso concreto, aquella que sea más favorable a los Tripulantes.

ART. 6.º- READAPTACION 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 modificar la composición de las Tripulaciones Técnicas, la Compañía, con respecto solo a los Tripulantes Técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente acuerdo figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo o tierra de ámbito o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante.

Si el puesto a desempeñar fuera en tierra dicho personal ostentará la calificación de personal de vuelo en tierra, siendo sus incrementos del 90% de los mínimos garantizados en los niveles alcanzados en los puestos de trabajo que desempeñaban en el momento en que hubiese sido necesaria su readaptación.

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación específica en este artículo, se estudiará el procedimiento a seguir de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1º sobre la representación de los Tripulantes Técnicos.

ART. 6º A.-

REGULACION DE SUELDO.

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la Autoridad Laboral competente y no afectara a la totalidad de la plantilla, y a salvo de lo estipulado en las disposiciones legales vigentes, se considerará al grupo de pilotos en su conjunto en orden inverso a la antigüedad administrativa.

El mismo criterio se seguirá en el grupo de Oficiales Técnicos.

No podrá contratarse nuevo personal por parte de la Empresa, hasta tanto no hayan sido readmitidos los Tripulantes que fueran a causar baja como consecuencia de un Expediente de Reestructuración de Plantilla y siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que ocupen los Tripulantes implicados en ese expediente y que forman parte de la plantilla en el momento de la entrada en vigor de este Convenio, los cuales tendrán prioridad para ocupar un puesto de trabajo, de acuerdo con su categoría, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas.

ART. 7.-

ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES.

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

CAPITULO SEGUNDO.

PRINCIPALES PRINCIPIOS.

ART. 8.-

SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA.

Los Tripulantes Técnicos, 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 confíe y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

ART. 9.-

DEDICACION Y TITULOS.

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

La Compañía se compromete a facilitar a los Tripulantes Técnicos, los medios necesarios para mantener actualizados los Títulos, Licencias, Califica-

ciones, Pasaporte, Vacunas y todos los demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones.

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

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

El Tripulante Técnico que aproveche las facilidades dadas por la Compañía y cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que, en la renovación de los Títulos o Licencias, Calificaciones y demás documentos, puedan darse.

En caso de no aprovechar las facilidades mencionadas en el párrafo anterior, la caducidad de Licencias y Títulos será bajo la responsabilidad del Tripulante Técnico.

ART. 10.-

Otras ocupaciones.

Los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea retribuida, sin expresa autorización de la Empresa.

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

ART. 11.-

SERVICIOS A TERCEROS (BARRIDAZAJE).

Los Tripulantes Técnicos de la Compañía podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Compañía y los Representantes de los Tripulantes Técnicos, previa autorización de la Autoridad competente y siempre que se presten tales servicios por la Tripulación Técnica necesaria para ese avión.

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

ART. 12.-

LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMIENTOS INTERNOS.

Para que las operaciones de vuelo de SPANTAX, S.A. se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarias, los Tripulantes Técnicos y la Compañía se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas legales vigentes. Ello sin perjuicio de cumplir las órdenes e instrucciones de la Dirección en el ejercicio regular de sus facultades directivas.

Ningún Manual o Norma de Régimen Interior de la Compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Acuerdo.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabiliza y corre con los gastos de facilitar al Tripulante Técnico los Manuales vigentes de Rutas y Manual de Operación, así como las revisiones correspondientes a los mismos, y que los Manuales que figuren a bordo cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes.

CAPITULO TERCERO.

SECCION I - DEFINICIONES.

ART. 13.-

ALCANOS DE LAS DEFINICIONES.

Se desarrolla en este Capítulo la definición de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la

función que desempeñen, prevaleciendo esta resolución cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

ART. 14.- TRIPULANTE TÉCNICO.

Persona en posesión de Título, Licencia, Calificación o Calificaciones que permitan asignarle obligaciones esenciales para la operación de la aeronave.

ART. 15.- TRIPULACION TÉCNICA.

Conjunto de Tripulantes Técnicos nombrados por SPANTAX, S.A. para la realización de un servicio de vuelo.

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

ART. 16.- PILOTO.

Tripulante Técnico en posesión de Título y Licencia que le acredite como tal y que, según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá desempeñar las funciones de pilotaje que SPANTAX, S.A. le asigne.

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

ART. 17.- PRIMER PILOTO

Piloto en posesión del Título correspondiente y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuadas a quien SPANTAX, S.A. ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando, sin perjuicio de lo establecido en el Art. 37 del presente Acuerdo.

ART. 18.- 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 SPANTAX, S.A. ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de copiloto a bordo.

ART. 19.- OFICIAL TÉCNICO DE VUELO.

Tripulante que se halla en posesión del Título o Licencia que le acredite como tal.

Deberá desempeñar sus funciones con arreglo a las Calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica.

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

SECCIÓN II - FUNCIONES.

ART. 20.- COMANDANTE.

Primer Piloto en posesión de Calificación o Calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa expresamente la Dirección de SPANTAX, S.A. para ejercer el mando, de acuerdo con el Artículo 37.

ART. 21.- COPILOTO.

Piloto distinto del Comandante, que auxilia a éste en las funciones de pilotaje y le sustituya en el mando, en caso de ausencia o incapacidad.

ART. 22.- MECANICO DE VUELO.

Oficial Técnico en posesión del Título correspondiente que le acredite como tal y que, según las Calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en su Título y Licencia.

CÁPTULO CUARTO.

CLASIFICACION PROFESIONAL, ECONOMICA Y ESCALAFONES.

ART. 23.- CLASIFICACION.

Con objeto de adecuar la Clasificación profesional y económica de los Tripulantes Técnicos, se establecen los siguientes grupos, especialidades y niveles, a efectos solamente económico-administrativos.

ART. 24.- GRUPO Y ESPECIALIDAD.

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

- Grupo de Pilotos (especialidad de Primero y Segundo Piloto).

- Grupo de Oficiales Técnicos.

ART. 25.- NIVEL.

Se considera Nivel cada uno de los escalones retributivos que un Tripulante Técnico puede alcanzar de acuerdo con las normas de promoción, y que regulan sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

(A) Primeros Pilotos

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

(B) Segundos Pilotos

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

(C) Oficiales Técnicos

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

ART. 26.- ESCALAFON ADMINISTRATIVO.

La Compañía confeccionará al 31 de Diciembre de cada año, un Escalafón Administrativo para Tripulantes Técnicos en plantilla, ordenados por su fecha de ingreso en SPANTAX, S.A., a efectos de beneficios de carácter social, del cobro del complemento personal de antigüedad, lo establecido en el Art. 68-A y demás artículos concordantes que hagan referencia al Escalafón Administrativo.

Deberán figurar en este Escalafón, referidos a todos y cada uno de los Tripulantes, los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de ingreso en la Compañía.
- Fecha de nacimiento.

En caso de igualdad de antigüedad en la Compañía, se colocará en primer lugar al Tripulante de mayor edad.

ART. 27.- ANTIQUEDAD TÉCNICA.

Se adjunta Escalafón en vigor, a la fecha de la firma del Acuerdo, y a partir del cual para los Primeros Pilotos se considerará Antiquedad Técnica la fecha en que un Piloto con contrato en vigor en la Compañía SPANTAX, S.A. realice el primer vuelo sólo de su especialidad, en servicio de transportes públicos de esta Compañía.

Para los Segundos Pilotos y Oficiales Técnicos, la Antiquedad Técnica vendrá definida por la fecha y orden de relación que fije la Dirección de Vuelo, en el momento de considerarlos Aptos, dentro de una misma convocatoria.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden del Escalafón Técnico y la Antiquedad Técnica, se regirán por lo dispuesto en el Art. 49.

ART. 28.- ESCALAFÓN TÉCNICO.

La Compañía confeccionará al 31 de Diciembre de cada año, los Escalafones Técnicos de los Tripulantes Técnicos, ordenando a éstos por grupos y especialidades.

El orden de cada Tripulante en el Escalafón, vendrá determinado por la fecha de alta en la especialidad respectiva, dentro del grupo de que se trate.

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

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

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Compañía.
- Fecha de nombramiento en su especialidad.

ART. 29.- PUBLICACION DE ESCALAFONES.

Tanto el Escalafón Técnico como el Administrativo, serán publicados por la Compañía antes del 31 de Marzo.

CAPITULO QUINTO.

INGRESO, PROMOCIÓN Y PROGRESIÓN.

ART. 30.- INGRESO.

La admisión del Tripulante Técnico en la Compañía, se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en el presente Acuerdo. En el caso de que se haya realizado una Regulación de Empleo en el colectivo de Tripulantes Técnicos, las vacantes se cubrirán con los Tripulantes que se hayan visto afectados por la Regulación y en el orden dado por el tiempo de servicio que hubiera prestado con anterioridad en la Compañía.

Los ingresos se considerarán siempre hechos a título de prueba, fijándose como tal, de seis meses para todos los Tripulantes Técnicos.

Una vez finalizado el período de prueba satisfactoriamente, el Tripulante quedará contratado como fijo en plantilla, a no ser que con anterioridad haya rescindido contrato cualquiera de las dos partes.

A su ingreso en la Compañía, los Pilotos y Oficiales Técnicos quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Dirección de la Compañía, como Segundos Pilotos y Oficiales Técnicos, respectivamente, en el último Nivel.

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

ART. 31.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO.

Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos para ingresar en la plantilla de SPANTAX, S.A., serán fijadas por la Dirección de Vuelo, que establecerá en cada momento las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo, a su vez junto a las restantes normas a cumplir.

Quedaran exentos de lo mencionado en el párrafo anterior, los Tripulantes que reingresen por haber cesado a causa de un Expediente de Regulación de Empleo, incoado a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Art. 32.- PREFERENCIA PARA EL INGRESO.-

Las exclusiones, reservas y preferencias que por ley se establezcan.

ART. 33.- PROMOCIÓN.

La Promoción del Tripulante Técnico de Vuelo podrá darse por el cambio del grupo laboral, por el cambio de especialidad únicamente entre Pilotos, y a efectos puramente económicos para ambos grupos, por el cambio de nivel dentro de la misma especialidad.

ART. 34.- PROMOCION POR CAMBIO DE NIVEL.

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

- a) Haber permanecido dos años en el Nivel alcanzado para los seis iniciales, cuatro en el 1º y cinco en los restantes. A estos efectos, tendrá validez el listado revisado por ambas representaciones.
- b) Haber efectuado dentro de su grupo, un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 % de la media anual de horas de vuelo efectuadas en la flota o flotas en que ha prestado sus servicios. En caso contrario, y siempre que lo expuesto anteriormente no haya sido producido por accidente laboral, enfermedad profesional o fortuita, o causas imputables a la Empresa, se entenderá cumplido este requisito, en la fecha con la que el Tripulante complete el número de horas que le falten.
- c) Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dichos períodos, tanto los establecidos para la Calificación de Tipo de avión o ruta, como las pruebas o inspecciones de comprobación periódica de aptitudes requeridas. En cada curso o prueba que se realice en la Compañía, se darán dos oportunidades:
 - a) Para los cursos, dos exámenes finales si hay un examen.
 - b) Para cada examen parcial, dos exámenes.

En caso de que el curso no sea impartido por la Compañía, no existirá segunda oportunidad hasta que la Empresa considere capacitado al Tripulante. Si ésta se considera capacitado, podrá acceder a su realización, haciéndose cargo de los costes en caso de no superarlo.

ART. 35.- CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO.

Cuando a un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en el apartado a) del artículo anterior, le quede diferida su Promoción por no cumplir los exigidos en los apartados b) o c) del mismo artículo, le quedará diferida aquélla el doble del tiempo acordado 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 en ello, facilitándole aquélla las oportunidades necesarias.

ART. 36.- PROMOCION POR CAMBIO DE ESPECIALIDAD.

El paso de un Piloto de una Especialidad a otra, se efectuará dando opción a cubrir las plazas vacantes establecidas en el Escalafón Técnico.

Todo Piloto, a su ingreso en la nueva Especialidad, ocupará el último puesto del Escalafón Técnico, con el número de orden que le corresponda.

Los actuales Segundos Pilotos, al cumplir el sexto año de permanencia en la Especialidad y, una vez superado el Curso que a tales efectos convocará la Compañía anualmente, serán promovidos a la Especialidad de Primeros Pilotos, a efectos económicos.

La no superación de este Curso no afectará a la progresión normal en su especialidad.

Aquellos que no superen el Curso en la primera convocatoria, podrán optar a una segunda convocatoria, pero no antes de transcurrido un año.

El nivel de retribución del Piloto que cambie de Especialidad, será el que le corresponda por el tiempo de permanencia en la Especialidad inmediatamente anterior.

ART. 37.- DESIGNACION DE COMANDANTE.

Se hará por libre designación de la Empresa, entre aquellos Primeros Pilotos que no hubieran renunciado expresamente a ello, por ser un cargo de confianza de la misma.

ART. 38.- PROGRESION.

La Progresión es el paso de un tipo de avión a otro. Comprende las condiciones y pruebas que se especifican a continuación.

Condiciones.— Las condiciones para la Progresión de Primeros Pilotos y Oficiales Técnicos y que tendrán validez durante la vigencia del presente Acuerdo, son las establecidas por la Compañía y conocidas por la Representación de los Tripulantes Técnicos. A todos los efectos, dichas condiciones se equiparán a las normas del presente Acuerdo.

La Dirección de Vuelo determinará las pruebas requeridas para efectuar la Progresión.

a) Progresión de Primeros Pilotos y Oficiales Técnicos relacionados como tales en los Escalafones Técnicos respectivos.

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

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

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

Finalizado el período de publicación, la Dirección de Vuelo adjudicará las plazas vacantes entre los Tripulantes que, no habiendo renunciado expresamente a ello, reúnan las condiciones establecidas y por el orden de prioridad en el Escalafón Técnico respectivo.

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

Si por necesidades de la Compañía, que trasladará por escrito si fuera necesario a la Representación de Tripulantes Técnicos, no se siguiera el orden de prioridad a que se refiere el párrafo anterior, al Tripulante pospuesto, una vez completado el curso y habilitado definitivamente en la nueva plaza adjudicada, se le reconocerán los derechos que correspondan a su nuevo puesto, desde la fecha en que fué habilitado el Tripulante, en orden prioritario inmediatamente inferior.

Asimismo, mantendrá su preferencia para cualquier otro derecho de la adscripción a la flota que le hubiera correspondido, de acuerdo con el Escalafón Técnico.

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

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

Si un Tripulante renuncia voluntariamente y por escrito a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba, deberá continuar en el mismo al menos 18 meses desde la fecha de la renuncia.

b) Progresión de Segundos Pilotos y Primeros no es calificados técnicamente como tales.

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

ART. 39.- PROMOCION POR CAMBIO DE GRUPO.

El paso de un Oficial Técnico de su grupo a otro, se producirá siempre que obtenga la puntuación mínima requerida en las pruebas y condiciones que determine la Compañía, previa convocatoria con ocasión de vacante. En condiciones similares, tendrá siempre preferencia el aspirante que tenga condición de Tripulante Técnico de la Compañía, frente a cualquier otro.

Todo Tripulante a su ingreso en el otro grupo, ocupará el último puesto en el Escalafón Técnico de la especialidad inferior, respetando en todo caso su puesto en el Escalafón Administrativo para Tripulantes Técnicos, a efectos de beneficios de carácter social y del cobro del premio de antigüedad a que se refiere el artículo 117 del Capítulo VIII del presente Acuerdo.

Los Tripulantes así promocionados, quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en el nuevo grupo. De no superar el período de prueba, volverán al grupo de procedencia, conservando en éste todos sus derechos.

ART. 40.- PERDIDA DE CAPACIDAD.

Cuando un Primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje o de Oficial Técnico de Vuelo, permanecerá en la plantilla de su grupo y especialidad en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondieran por la función que desempeña de Segundo Piloto o de Oficial Técnico de Vuelo, en las condiciones establecidas en este Acuerdo.

Cuando un Segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Piloto, sin perder la de Oficial Técnico de Vuelo, permanecerá en la plantilla de su grupo y especialidad en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondieran por la función que desempeña de Oficial Técnico de Vuelo.

Cuando un tripulante Técnico con cinco años de antigüedad en el Escalafón Técnico, pierda su capacidad para ejercer como tal, por causas no imputables a él, pasará a prestar sus servicios como personal de vuelo en tierra, en el grupo primero señalado por la Ordenanza Laboral, los Pilotos con el nivel económico correspondiente a titulado superior y los Mecánicos de Vuelo con el de titulado medio.

La Empresa seguirá cotizando la Mutuality Laboral por los Tripulantes Técnicos a los que se refiere este artículo, quienes permanecerán en el Escalafón Administrativo, a efectos sociales.

CAPÍTULO SEXTO.

TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA.

ART. 41.- PERIODO DE PRUEBA.

Los Tripulantes contratados por tiempo indefinido, permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuera la forma de contratación.

Durante dicho período, la Compañía y el Tripulante podrán rescindir la relación laboral, sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

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

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

ART. 42.- TRIPULANTES EN PLANTILLA.

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

- En activo.
- En comisión de servicio.
- Con Licencia retribuida o no retribuida.
- Servicio Militar y reincorporación militar forzosa.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.
- Excedencia voluntaria.
- Excedencia forzosa.
- Excedencia especial.
- Preaviso de baja.

ART. 43.-

TRIPULANTES EN ACTIVO..

Son los Tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias del grupo para el que han sido contratados. A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aún simultáneamente, con su actividad de vuelo, efectúan períodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo y los que se encuentran en comisiones de servicio.

ART. 44.-

COMISION DE SERVICIO.

Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los Tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados. Y por designación de la Compañía, a estos efectos, se considerarán como tales 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, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente y Anexo 1.

ART. 45.-

TRIPULANTES CON LICENCIA.

a) **Licencia Retribuida:** La Compañía concederá Licencia Retribuida a los Tripulantes que lo soliciten, siempre que medien las causas y por los plazos siguientes:

- 1) Tres días naturales, ampliables a cinco, en caso de enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos incluido el parentesco político); abuelos o nietos.
- Dos días naturales, ampliables a cinco, en caso de alumbramiento de esposa.
- Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral por los familiares que se expresan en el primer párrafo de este apartado.
- Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda, bautizo o Primera Comunión de hijos o hermanos, incluso hermanos políticos.
- Un día natural, ampliable a dos, por traslado del domicilio actual.

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

- 2) Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.
- 3) El tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.
- 4) Por el tiempo establecido para disfrutar de los derechos educativos generales y de la formación profesional en los supuestos y en la forma regulados por las disposiciones vigentes.

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

b) **Licencia no retribuida:** Anualmente los Tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo, por un plazo que no exceda de treinta días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares, siempre que las necesidades del servicio lo permitan.

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

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 modificaciones en el nombramiento del servicio.

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

ART. 46.-**SERVICIO MILITAR Y REINCORPORACION MILITAR FORZOSA.**

Los Tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo, por el tiempo que dure esta situación. Este período le será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y le será abonado el sueldo base y el complemento personal por antigüedad, durante el primer año.

ART. 47.-**BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE.**

Se considera en esta situación al Tripulante que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad forluta, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos señalados, así como los establecidos en el párrafo 2 del Art. 10.

ART. 48.-**SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD.**

Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante, cuando se vea sometido a proceso por la Autoridad Judicial, mediante decisión o resolución que, por su propia naturaleza conlleve limitaciones en la normal actividad laboral del interesado, bien entendido que tal situación de proceso no deberá tener su causa u origen en actos voluntarios del inculcado o procesado, que estuvieren prohibidos o fueren contrarios a la ley. En el supuesto de existir situación de suspensión de actividad y hasta que se dicte resolución o sentencia que haga cesar las limitaciones a su normal actividad laboral o las imponga por un período de tiempo para siempre, le serán reconocidos al Tripulante sus derechos, tanto de índole económica como social, con siderándole a estos efectos, como comprendido en el artículo anterior y disposiciones correlativas del Capítulo XI.

ART. 49.-**EXCEDENCIA VOLUNTARIA.**

Los Tripulantes con un tiempo mínimo de un año 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.

Cuando el tiempo por el que se pide excedencia sea inferior a cinco años, la excedencia será prorrogable hasta completar este plazo máximo, a petición del interesado.

La petición de prórroga se formulará por escrito, con una antelación mínima de 15 días sobre la fecha en que inicialmente termine su excedencia.

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

Cuando haya varias peticiones de excedencia, tendrá preferencia la del tripulante que lo haya solicitado con anterioridad y, si las solicitudes son de la misma fecha, tendrá prioridad la del tripulante con más antigüedad en la Empresa.

La petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de 45 días a partir de su presentación, cuando los motivos hayan sido debidamente justificados.

No existirá por parte de la Compañía, obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada diez o fracción en la especialidad del solicitante y dentro de cada flota.

El tripulante técnico en excedencia voluntaria no podrá prestar servicio en otra Empresa dedicada a transporte aéreo, salvo si lo autorizase expresamente aquélla que lo concedió, produciendo el incumplimiento de ello el cese definitivo del excedente.

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

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

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

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

El excedente voluntario que no solicitara el ingreso en los 15 días siguientes a la terminación del plazo de la excedencia, causará baja definitiva en la empresa.

ART. 50.-**EXCEDENCIA FORZOSA.**

1) Dará lugar a la situación de excedencia forzosa del personal fijo, cualquiera de las causas siguientes:

a) Nombramiento por Decreto o Elección para cargo político, sindical o de carácter público, cuando su ejercicio sea incompatible con la prestación de servicios en la Compañía.

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

b) Prestación del servicio militar por el tiempo mínimo obligatorio de duración de éste.

2) El Tripulante en situación de excedencia forzosa, se le reservará su puesto de trabajo y se le computará a los efectos de antigüedad todo

el tiempo de duración de ésta, y no tendrá derecho durante tal período al percibo de retribución, salvo en el supuesto del punto b) del apartado 1).

- 3) La reincorporación de los excedentes forzosos a puestos de trabajo, deberá tener lugar en el plazo de treinta días como máximo desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo cuando ésta fuera la establecida en el párrafo a) del apartado anterior, en el que el plazo será de dos meses.

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

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

ART. 51.- EXCEDENCIAS ESPECIALES.

En determinadas circunstancias y, con objeto de que en caso de interesar a algún Tripulante Técnico, éste puede prestar servicios en alguna otra Compañía Aérea, la Compañía SPANTAX, S.A., se reserva el derecho de conceder excedencias especiales, durante las cuales los citados Tripulantes, pueden seguir manteniendo sus antigüedades administrativas y técnicas.

Al terminar la fecha fijada como duración de esta excedencia, el Tripulante podrá optar entre continuar en la nueva Compañía o reincorporarse con todos sus derechos a la Compañía SPANTAX, S.A. La duración de estas excedencias será fijada de mutuo acuerdo, según cada caso particular.

ART. 52.- PREAVISO DE BAJAS.

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Tripulantes Técnicos, y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las bajas en la Compañía, deberán notificarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas, ello sin perjuicio de la indemnización que corresponda, según el art. 58.

SECCION II.- INDEMNIZACION POR CESA POSTERIOR A UN CURSO.

ART. 53.- La Empresa podrá exigir a los Tripulantes Técnicos llamados a realizar los cursos para la calificación de tipo de un avión, la firma previa de un contrato por el que la Empresa se obliga a costear el curso correspondiente y el Tripulante a indemnizar a la misma con la totalidad o parte del coste del curso, en el caso de cesar voluntariamente sus servicios dentro de un plazo convenido y de acuerdo con lo previsto en los artículos posteriores a éste, que tratan sobre la misma materia.

ART. 54.- La Empresa se obligará por este contrato a facilitar y costear al Tripulante el curso teórico y práctico y todas las enseñanzas necesarias, los libros y manuales, así como los desplazamientos y estancias, tanto en territorio nacional como en el extranjero, para la obtención de la calificación tipo del avión de que se trate. No obstante,

si el Tripulante no supera las evaluaciones, exámenes o pruebas que se realicen en el curso, la Empresa dejará de estar obligada a seguir costeando el curso y el Tripulante quedará libre de las obligaciones para él contenidas en el contrato. Correrá en todo caso a cargo de la Empresa, los gastos de viaje de vuelta del Tripulante a su base habitual.

ART. 55.- El Acuerdo deberá ser suscrito por las partes contratantes con una antelación mínima de diez días antes de que comience el curso. Dicho documento será conocido y firmado por la representación legítima del personal técnico de la Empresa, en forma obligatoria, a los efectos de dar constancia fehaciente a la fecha de su firma. En el caso de que el Tripulante se encontrara en el período de prueba correspondiente a su ingreso en la Empresa en el momento de la firma del contrato, se entenderá a lo previsto en el art. 23, párrafo 2, de la Ordenanza Laboral, quedando condicionada su eficacia al cumplimiento del plazo de dicho período de prueba.

ART. 56.- El plazo máximo por el que puede obligarse al Tripulante a indemnizar a la Empresa por este contrato y en el caso de cesar voluntariamente sus servicios en la misma, será de dos años para los Tripulantes Técnicos que no cuenten con un año de antigüedad, reduciéndose este plazo máximo para los demás tripulantes, a razón de un mes por cada año de antigüedad. El plazo, que en ningún caso se entenderá interrumpido, comenzará a correr desde el primer día del curso.

A los efectos de este artículo, se considerará la antigüedad del Tripulante por años vencidos en su grupo respectivo. Y se entenderá por cese voluntario cuando el Tripulante solicite la baja de la Compañía sin causa justificada, entendiéndose como tales las previstas en la legislación vigente.

ART. 57.- El importe del coste del curso para la calificación, tipo de cada avión, se fijará por la Empresa oída la Comisión de Interpretación y, a menos que el Tripulante ingrese en otra Compañía dedicada al transporte aéreo en el plazo de un año, la indemnización no podrá exceder a los haberes percibidos por el Tripulante en los seis meses anteriores a la fecha de su baja en la Empresa.

ART. 58.- Si el Tripulante cesa voluntariamente en la Empresa, dentro de los seis meses siguientes al día en que comenzó el curso, indemnizará a la Empresa con el importe total que se fijó para el mismo, respetando los límites máximos señalados en el artículo anterior.

A partir de los seis meses, se deducirá de la indemnización inicial la parte proporcional correspondiente al tiempo que el Tripulante ha permanecido en la Empresa desde el día en que comenzó el curso. Para hacer ese cálculo, se dividirá la indemnización total que se pactó en el contrato entre el número de días del plazo que en el mismo figura. La cantidad así obtenida se multiplicará por el número de días naturales que el Tripulante ha permanecido en la Empresa desde el primer día del curso hasta aquél en que cause baja. Y el producto así obtenido se deducirá de la cantidad pactada como coste total del curso, para así fijar la indemnización correspondiente a ese momento.

ART. 59.- Si dentro del plazo de compromiso el Tripulante es despedido y se dicta por la Magistratura de Trabajo competente sentencia por la que se declara el despido como justo, la Empresa podrá exigir la indemnización fijada en el contrato, en las condiciones establecidas en el artículo

anterior, si en la sentencia de la Magistratura se declara probado que el Tripulante incurrió voluntariamente en causa de despido, con objeto de burlar el incumplimiento del contrato que aquí se regula.

- ART. 60.-** Si el Tripulante cesa en la Empresa por causas distintas a las contempladas en los dos artículos anteriores, no habrá lugar a indemnización alguna a favor de la Empresa, por razón de este contrato.
- ART. 61.-** La firma del contrato no librerá al Tripulante de la obligación de preaviso que se contiene en el art. 32 de la Ordenanza Laboral vigente.
- ART. 62.-** El contrato se firmará por triplicado a un solo efecto y uno de los ejemplares se entregará al Tripulante con anterioridad al comienzo del vuelo.
- CAPITULO SEPTIMO.**
- RÉGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO.**
- SECCION I - DEFINICIONES.**
- ART. 63.- BASE.**
Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el Contrato de Trabajo o bien en las situaciones de Destacamento, Residencia o Destino.
- ART. 64.- DESTACAMIENTO.**
El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días e inferior a siete meses. La duración de un Destacamiento, con carácter forzoso, será como máximo de dos meses.
- ART. 65.- RESIDENCIA.**
El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado, fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.
- ART. 66.- DESTINO.**
El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado, fuera de su base habitual, por necesidades del servicio, en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.
La situación de destino forzoso, tendrá una duración máxima de tres años.
- ART. 67. ACTIVIDAD.**
Todo el tiempo en que un Tripulante permanece a disposición de la Compañía, para realizar los trabajos programados que ésta pueda asignarle de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas. Comprende la actividad aérea y la actividad en tierra.
- ART. 68.- ACTIVIDAD AEREA.**
El tiempo computado desde la presentación del Tripulante en el Aeropuerto, inmediatamente después de terminar un periodo de descanso, para ejecutar un servicio o serie de ellos hasta no menos de treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado aquí.
Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al tripulante la cancelación.
El tiempo de actividad aérea se considerará continuo si no es interrumpido por un periodo de descanso.

- ART. 69.- ACTIVIDAD EN TIERRA.**
Se considera actividad en tierra los servicios asignados y programados por la Compañía, no incluidos en los servicios de vuelo, y las actividades para la representación sindical, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1.
- ART. 70.- ACTIVIDAD AEREA DIURNA.**
La comprendida entre las siete y las veintidós horas locales del lugar en que se inicia la actividad.
- ART. 71.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA.**
La comprendida entre las veintidós y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.
- ART. 72. TIEMPO DE VUELO.**
Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores.
- ART. 73.- TIEMPO EFECTIVO DE VUELO.**
Tiempo transcurrido desde el momento que una aeronave pierde el contacto con el suelo al despegar, hasta el momento en que recupera este contacto al aterrizar (tiempo de rueda a rueda).
- ART. 74.- PERFIL DE VUELO.**
Es la trayectoria hipotética que resulta de ajustar la operación ajustada a los recorridos normalizados de salida, la ruta recomendada, el recorrido normalizado de entrada y el procedimiento de aproximación por instrumentos, todos sin exceder de las velocidades que para cada fase de vuelo impone el Manual de Operaciones, las normas de la Empresa y la Autoridad Aeronáutica.
- ART. 75.- TIEMPO-BAREMO.**
Es el tiempo teórico que deberá resultar de efectuar la operación ajustada estrictamente al perfil de vuelo, más de diez minutos de rodaje.
- ART. 76.- TIEMPO DE DESCANSO.**
Es el tiempo asignado a un Tripulante, con el fin específico de que pueda descansar sin interrupción entre dos periodos de actividad laboral.
- ART. 77.- LUGAR DE DESCANSO.**
El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes fuera de su Base.
- ART. 78.- DESCANSO PARCIAL EN VUELO.**
El tiempo en que un Tripulante, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de lugar adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.
- ART. 79.- DESCANSO PARCIAL EN TIERRA.**
Tiempo en el que un Tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de servicios hoteleros o similares completos, provistos por la Compañía. El descanso parcial en tierra deberá ser como mínimo de seis horas en programación, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.
Los descansos parciales, que interrumpirán a efectos de limitaciones la actividad, permitirán incrementar ésta en un 50 % del tiempo de su duración.

ción, sin que aquella pueda exceder, en ningún caso, de 18 horas. Los descansos parciales se considerarán como actividad aérea, sólo a efectos económicos.

- ART. 80.- LÍMITE DE ACTIVIDAD AEREA.**
Tiempo máximo dentro del cual deben quedar programados los servicios.
- ART. 81.- MÁXIMO DE ACTIVIDAD AEREA.**
Es el que se obtiene incrementando el tiempo máximo programable de actividad aérea con aquél del que puede disponer un Comandante, con objeto de poder terminar un servicio. El incremento potestativo de los Comandantes, no será programable.
- ART. 82.- SERVICIO DE VUELO.**
El programado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un período de descanso.
- ART. 83.- SERIE DE SERVICIOS.**
Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en base.
- ART. 84.- ETAPA.**
El trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el aeropuerto de partida.
- ART. 85.- TRIPULACION TÉCNICA MÍNIMA.**
Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión, de acuerdo con su certificado de Aeronavegabilidad, o con disposiciones oficiales de la Subsecretaría de Aviación Civil.
- ART. 86.- TRIPULACION TÉCNICA OPERATIVA.**
Es la definida por el Manual del avión para cada caso.
- ART. 87.- TRIPULACION TÉCNICA REFORZADA.**
La que comprende algún tripulante adicional poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de trabajo en la aeronave, con el objeto de que algún miembro de su tripulación pueda obtener un descanso parcial en vuelo.
Los tripulantes adicionales serán:
Pilotos: Un primer piloto facultado como Comandante.
Mecánicos de Vuelo: Otro más.
- ART. 88.- TRIPULACION DOBLE.**
La comprendida por dos Tripulaciones Técnicas mínimas.
- ART. 89.- TRIPULACION TÉCNICA EN SITUACION.**
Son los desplazamientos realizados por los Tripulantes Técnicos, pero no en función de tales, tanto en aviones propios de SPANTAX, S.A., como ajenos a ésta, para hacerse cargo de un servicio asignado a la terminación de éste.
- ART. 90.- VUELOS EN POSICION, DE PRUEBA Y FERRY TECNICO.**
a) Vuelos en Posición Aquellos en que se desplace un avión, bien para emprender un servicio programado o a la terminación del mismo, o para sustituir o auxiliar a otro averiado.
b) Vuelos de Prueba. Se consideran como tales, los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualquiera de las partes del avión. Estos se realizarán con la

Tripulación Técnica mínima requerida, más las personas designadas por la Dirección de Vuelo, con función esencial a bordo.

Vuelos Ferry.- Técnicos. Son aquéllos que se realizan con algún problema técnico y con la Tripulación Técnica mínima requerida a bordo.

- ART. 91.- 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. 92.- VUELO MEDIO.**
El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.
- ART. 93.- VUELO LARGO.**
El de duración superior a tres horas.
- ART. 93 A.- VUELO MIXTO.**
Cuando se combinen algunas de las situaciones comprendidas en los Artículos 91, 92 o 93, se considerará a efectos de programación como si fuera de la categoría del más largo de los trayectos que los componen.
- ART. 94.- IMAGINARIA.**
Período durante el cual un Tripulante se encuentra a la inmediata disposición de la Compañía, para emprender la actividad aérea que se le asigna, salvo los vuelos de instrucción.
- ART. 95.- RETEN.**
El Tripulante en disposición de pasar a la situación de Imaginaria, con un preaviso de tres horas.
- ART. 96.- DÍA FRANCO DE SERVICIO.**
Se considera día Franco de Servicio aquél en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar una actividad aérea imprevista. Ésta debe ser asignada antes de las veintidós horas locales del día anterior.
Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación, sin que le sea considerado como día libre.
No obstante, si la Oficina de Programación conociera el servicio antes de las veintidós horas, lo comunicará al Tripulante con la mayor antelación posible.
- ART. 97.- DÍA LIBRE.**
Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante, sin que deba ser requerido por la Compañía para efectuar servicio alguno, y durante el que puede ausentarse de la base sin restricciones.
- ART. 98.- VACACIONES.**
Los tripulantes tendrán derecho a los días que les correspondan de vacaciones anuales retribuidas, en un sólo período no inferior a treinta días. En circunstancias especiales, podrán ser fraccionadas en dos turnos, no siendo ninguno de ellos inferior a quince días.
- SECCION II - LIMITACIONES Y REGULACIONES.**
- ART. 99.- PROGRAMACION.**
Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

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

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días libres, días festivos, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible, entre los Tripulantes que desempeñan las mismas funciones.

Las programaciones quincenales, deberán ser entregadas a los Tripulantes Técnicos los días 10 y 25 de cada mes.

En el documento que recibe el Tripulante, reflejando sus servicios, constará:

- a) Nombre y apellidos.
- b) Series de servicios.
- c) Imaginarias y Retenes.
- d) Días Libres.
- e) Horario de los vuelos.
- f) Horas parciales de cada tripulante.
- g) Horas totales voladas por su flota.

Antes de los días 6 y 20 de cada mes, los tripulantes técnicos podrán formular sus peticiones a través del Jefe de Flota, quién las resolverá favorablemente si las necesidades del servicio lo permiten.

Una vez publicada la programación, ésta no podrá ser modificada en modo alguno, con excepción de las causas siguientes:

- a) Por modificación del Programa de Vuelo
- b) Por peticiones del tripulante interesado, por causa de fuerza mayor.
- c) Por cambio de servicios entre los tripulantes de mutuo acuerdo.
- d) Por necesidades, de carácter directivo o comisión de servicio.

Las horas de vuelo que los Instructores realizan como Instructores en Línea, se considerarán como horas normales de vuelo, a efectos de igualar las horas programadas entre todos los tripulantes.

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

En estos límites se incluyen los tiempos de escala para cada avión. Dichos tiempos podrán ser reducidos cuando se trate de escala técnica, vuelos en situación o lo exija la Autoridad Aeronáutica correspondiente.

Cuando un tripulante inicie un servicio de vuelo corto, entre las 02:00 y las 05:00 horas locales, el límite de actividad será de doce horas.

Los tripulantes que, por causas imputables a la propia Compañía, no hayan alcanzado la media baremo de la flota, al finalizar el año natural, percibirán la diferencia entre las horas efectuadas y la media baremo si excede del 10%. Los tripulantes deberán confirmar sus servicios diariamente con la Oficina de Operaciones, excepto los días anteriores a los programados como "LIBRE".

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

ART. 100.- ACTIVIDAD AEREA NORMAL EN UN SERVICIO.

Vuelos cortos 13 horas.
Vuelos medios 14 horas.
Vuelos largos 15 horas.

Cuando un tripulante exceda en un servicio esta actividad, las horas de exceso se retribuirán según el Anexo 2. Tablas A, B, C.

ART. 101.- LIMITES DE ACTIVIDAD AEREA.

Los períodos de actividad aérea de un miembro de la tripulación de vuelo, que no sea relevado durante el vuelo, no podrá exceder:

Para vuelos cortos: 14 horas.
Para vuelos medios: 15 horas.
Para vuelos largos: 16 horas.

Con tripulación reforzada, el límite de actividad será de 18 horas.

Para aviones de dos Tripulantes Técnicos, no se considerará normalmente la tripulación reforzada.

Con tripulación doble, con descanso horizontal, la actividad máxima será de 22 horas.

ART. 102.- LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO.

Los límites máximos de tiempo de vuelo serán:

Al mes 95.
Trimestre 270.
Al año 850.

En los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre, el límite máximo se puede sobrepasar en un 10%. Para cualquier otra variación, tendrá que haber acuerdo previo entre la Compañía y los Representantes de los Tripulantes Técnicos.

ART. 103.- LIMITE DE ETAPAS.

El máximo de etapas que se podrán programar en un período de 24 horas, será de seis. Una séptima etapa no programable se podrá realizar para volver a base.

A partir de las 02:00 hora local, no se podrá programar un sexto despegue de un servicio, ni un quinto despegue cuando se hayan sobrepasado doce horas de actividad en la hora mencionada.

La Representación de los Tripulantes Técnicos, conjuntamente con la de la Compañía, estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en 24 horas para proponer soluciones concretas a cada uno de los que se presenten.

ART. 104.- LIMITE DE SERIES DE SERVICIOS.

A efectos de programación, será de ocho días.

En todos los casos, se podrá realizar un día más, siempre que sea para regreso a base, en ejecución del servicio programado. Si debido a causas imprevistas, fuera necesario una duración mayor de estas series de servicios, los días de exceso se devengarán el 150% de la dieta.

ART. 105.- DIAS LIBRES.

Los Tripulantes Técnicos disfrutarán de 10 días libres cada mes en su base. Cuando un tripulante, por necesidades del servicio, disfrute menos días libres, al mes, de los que le correspondan, podrá optar por lo siguiente:

- 1º. Agregar dos días adicionales, por cada uno no disfrutado, en el mes que lo desee, excepto los meses de Julio y Agosto.
- 2º. Agregar los dos mencionados días a su período anual de vacaciones.

Las condiciones de utilización de los días libres, serán las siguientes:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- b) Dichos cuatro días podrán ser cambiados por la Compañía con un preaviso de una semana.
- c) Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de 48 horas, excepto aquéllos que hayan sido concedidos de acuerdo con el Art. 99.
- d) Todo día en que un Tripulante deba pasar un reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día del reconocimiento será considerado de servicio.
- e) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado al mediodía.
- f) Los tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino, deberán disponer de dos, cuatro o seis días libres respectivamente, además de los que les correspondan, de acuerdo con el párrafo primero de este artículo, para organizar su viaje. Al reincorporarse a su residencia habitual, dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación. En caso de traslado, serán ocho los días libres.

ART. 106.— PREAVISOS.

Los plazos de preaviso serán: Destacamento, Residencia o Destino; quince, veinte y cuarenta días respectivamente. Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con treinta días de antelación.

SECCION III — VACACIONES Y ROTACIONES.

ART. 107.— VACACIONES.

Las vacaciones anuales son obligatorias, tanto para la Compañía concederlas, como para el Tripulante disfrutarlas.

Los Tripulantes Técnicos tendrán derecho a 30 días de vacaciones anuales retribuidas.

Los Tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un período completo.

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al Tripulante que hubiese solicitado el período completo 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 han de darse vacaciones a un Tripulante destacado, se atenderán primero las peticiones voluntarias y en cuanto a los forzosos, se les incluirá en la rotación Étal de la flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacamento durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

Los Tripulantes en situación de Residencia o Destino, serán considerados con los mismos derechos de los de la base habitual.

Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino, siguiendo los mismos principios de los componentes de la base habitual. Al pase de un tripulante a la situación de residencia o destino, o su vuelta a la base habitual,

serán considerados como paso de flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

PUNTUACION.

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

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

Independiente de las puntuaciones antes citadas, el Jueves, Viernes, Sábado y Domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y de Nochebuena, Navidad, 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 correspondy 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 si la fracción es menor e igual de 0'5 puntos, o por exceso si la fracción es de 0'51 o mayor.

Al Tripulante que disfrute un período de vacaciones con carácter forzoso, no le serán de aplicación los puntos que se establecen en el apartado para dicho período.

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 ese día.

Si se eligen en dos períodos de quince o más días, los puntos que se devenguen en cada período no son acumulables parcialmente y se computarán a final de año.

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.

PETICIONES.

Entre el primero y quince de Octubre, las flotas publicarán un cuadro en que pueda hacerse la solicitud de las vacaciones por cada uno de los tripulantes.

Los tripulantes que no las soliciten antes del treinta y uno de Octubre, se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

ASIGNACION DE TURNOS.

Si un tripulante pasa de una flota a otra o cambio 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 esta 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.

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 mayor puntuación y, en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga menor número de orden en el Escalafón Administrativo.

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

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el Escalafón Administrativo. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el período completo de vacaciones. Cuando los turnos sean forzosos, se podrán conceder en un período completo.

ART. 108.-

ROTACIONES DE DESTACAMIENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS.

a) **Normas generales:** Todo Tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

Cuando por razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.

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

Destacamento: Un punto por mes.
Residencia: 0'85 puntos por mes.
Destino: 0'60 puntos por mes.

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

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

Las puntuaciones adquiridas en cada situación se sumarán al total de puntos que tenga el Tripulante inmediatamente después de terminada la misma.

Los totales estarán expuestos en la relación de tripulantes existentes en cada flota.

Los tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo, adquirirán como puntuación inicial, la del tripulante 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. Este cómputo se comenzará a hacer a partir del 12 de Enero de 1978.

c) **Peticiones:** Las flotas ofrecerán 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 al Jefe de Flota, como mínimo cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

d) **Asignación:** La asignación de las situaciones de destacamento, residencia o 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 técnico.

Forzoso: Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubre total o parcialmente con tripulantes que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con tripulantes enviados forzoso.

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

Cuando un tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignársele de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás componente de la flota a que pertenezca. Todo tripulante enviado forzoso, podrá cambiar su turno con otro tripulante, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno este último cuando le toque.

Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de la flota a que pertenezca a punto o puntos fuera de la base habitual, serán consideradas como forzoso a los efectos de puntuación.

ART. 109.-

COMPUTO DE TIEMPO DE DESCANSO.

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

A juicio del Comandante, y sin poder ser programado, en caso de averías, retrasos, etc., cuando no se pueda cambiar la tripulación, el descanso mínimo será de 08:00 h. para 14:00 h. de actividad, y de 09:00 h. para 15:00 h. de actividad, según lo establecido por las Autoridades Aeronáuticas, debiendo tener a la vuelta a base, un día extra libre.

b) **Descanso básico:** Período igual a la actividad precedente y nunca inferior al descanso mínimo.

ART. 110.-

LIMITES DE PROGRAMACION DE DIAS LIBRES.

Quando se programe un día libre, su duración será de treinta y una horas, sin que el tripulante haya de presentarse para iniciar el servicio antes de las 07:00 horas locales del día siguiente al libre.

Después de disfrutar de dos días libres, tampoco podrá ser requerido para iniciar un servicio antes de las 07:00 horas locales del día siguiente al último de esta serie.

ART. 111.-

LIMITES EN LA PROGRAMACION DE SERVICIOS DE IMAGINARIA Y RETEN.

Los períodos de Imaginaria y Retén serán programados de las 00,00 horas locales hasta las 23,59 horas locales. No se podrán programar dos servicios de Imaginaria en días consecutivos.

El servicio de Imaginaria ó Retén asignado a continuación de un día libre, comenzará a las 07,00 hora local.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía, el Tripulante deberá recibir el aviso por

ra iniciar un servicio o serie de ellos con una antelación de sesenta minutos.

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

ART. 112.- FACULTADES DEL COMANDANTE.

Cuando antes de iniciarse el vuelo se prevea que será necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante, después de analizar y evaluar todas las circunstancias, tomará la decisión de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio hasta el límite establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Asimismo el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la tripulación técnica 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 periodo de descanso adecuado, el tripulante o tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

ART. 113.- INCREMENTO EN LOS CARGOS DE VUELO ASIGNADOS O PROGRAMADOS EN EL DIA.

Facultades de la Compañía: La Compañía podrá cambiar los servicios asignados en el día o aumentar la actividad de los servicios, dentro de los límites establecidos, sin necesidad de previo aviso, siempre y cuando el servicio termine en el lugar inicialmente programado, salvo caso de fuerza mayor. Los servicios cuyo principio o fin de etapa estén programados entre las 02.00 y 06.00 horas locales, no podrán ser incrementados.

ART. 114.- ACTIVIDADES NO COMPRENSIVAS.

La actividad propia de cargos de Jefaturas, Instrucción e Inspección, en ejercicio de tales funciones, está excluida en cuanto a limitaciones y remuneraciones se refiere, de lo estipulado en este Acuerdo.

CAPITULO VIII

RETRIBUCIONES

ART. 115.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS.

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

- a) Retribuciones fijas:
 1. Sueldo base.
 2. Premio de Antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje garantizada.
 4. Gratificaciones extraordinarias.
 5. Residencia en Islas.
- b) Retribuciones variables:
 1. Prima por razón de viaje (dos bloques)
 2. Plus de nocturnidad.
 3. Prima por actividad.
 4. Vuelos en situación.
 5. Vuelos oceánicos.
- c) Otras percepciones económicas:
 1. Prima de responsabilidad.
 2. Prima de experiencia tipo.

- 3. Dietas.
- 4. Gastos de bolsillo.
- 5. Compensación por desplazamientos.
- 6. Indemnización por traslado.
- 7. Imaginería y Retén.
- 8. Cursos y comisiones de servicio.
- 9. Dieta de vuelo.

- d) Protección a la familia
- e) Disposiciones varias.

ART. 116.- SUELDO BASE.

Los sueldos bases de cada grupo y, en su caso, especialidad, son los establecidos en el Anexo 2 tablas A, B y C.

ART. 117.- COMPLEMENTO PERSONAL DE ANTIGÜEDAD.

El Personal Técnico de Vuelo de plantilla, recibirá por este concepto un 7,5% del sueldo base de su categoría por cada tres años de servicio en la Compañía.

Los Tripulantes Técnicos ingresados en la Compañía con anterioridad al 1º de Enero de 1972 y que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio vinieran disfrutando por este concepto de un aumento periódico por cada año de servicio prestado en la Empresa, les será respetado a título personal.

El incremento mensual por cada año de antigüedad en la Empresa, será por categoría:

Primer Piloto.	2.066,- Ptas.
Segundo Piloto.	1.766,- "
Oficial Técnico.	1.653,- "

La fecha inicial del cómputo de antigüedad, tanto a efectos de trienios como anualidad, será la del ingreso del trabajador en la Empresa.

El importe de cada trienio comenzará a devengarse en el mismo mes de su vencimiento, si el año de servicio efectivo tuviera lugar dentro de los primeros quince días del mes, de no ser así al mes siguiente de su vencimiento.

En los cambios de categoría que se produzcan en aquellos tripulantes que disfruten un aumento anual por este concepto, percibirán la cuantía de las anualidades perfeccionadas hasta la fecha de cambio de categoría, sumándose a la misma los importes de las anualidades correspondientes a su nueva categoría o especialidad.

Para el cómputo de ambas antigüedades, se tendrá en cuenta todo el tiempo de servicio en la Empresa, considerándose como trabajados todos los meses y días en que el Tripulante Técnico haya percibido retribución. En todo caso, se computará el tiempo de vacaciones y licencias retribuidas, de incapacidad laboral transitoria y excedencia con reserva del puesto de trabajo (servicio militar, invalidez provisional, nombramiento por decreto para cargo político)

El personal técnico de vuelo que cese definitivamente en la Empresa y posteriormente reintegrese de nuevo en la misma, solo tendrá derecho a que se le compute la antigüedad desde la fecha de este nuevo ingreso, perdiendo todos los derechos de antigüedad obtenidos anteriormente.

ART. 118.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE GARANTIZADA.

Los Tripulantes percibirán, en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades

que se especifican en el Anexo 2, Tablas A, B y C, según su grupo, nivel y, en su caso, especialidad. Estas tablas están calculadas sobre la base de 60 horas al precio del primer bloque.

El conjunto de horas de vuelo para determinar la prima por razón de viaje se hará de acuerdo con los tiempos base.

En caso de que el tiempo de vuelo realizado en un tramo, fuera superior al perfil, se computará para este tramo el tiempo de vuelo efectivo más 10 minutos.

ART. 119.- GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS.

Los Tripulantes Técnicos percibirán los días 23 de Junio y 23 de Diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, una gratificación que corresponderá al mínimo establecido.

ART. 120.- RESIDENCIA EN ISLAS.

Los Tripulantes Técnicos, a efectos del presente Acuerdo, percibirán en las catorce pagas y por el concepto de residencia en islas, el 15 % de su sueldo base en Baleares y el 35 % en Canarias.

ART. 121.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE.

Los Tripulantes percibirán en concepto de prima por razón de viaje, las cantidades que se especifican en el Anexo 2, Tablas A, B y C, según su cargo, especialidad y nivel correspondiente.

ART. 122.- PLUS DE NOCTURNIDAD.

En concepto de plus de nocturnidad, se abonarán las horas efectivas de vuelo nocturno con un incentivo del 15 %.

ART. 123.- PRIMA POR ACTIVIDAD.

Los Tripulantes percibirán en concepto de actividad, las cantidades que se especifican en el Anexo 2, Tablas A, B y C, según su grupo, nivel y, en su caso, especialidad.

Un vuelo mixto se considerará a efectos económicos como si todo él fuese de la categoría cuyo número de etapas sea superior. En caso de igualdad, se considerará el de menor duración, excepto si el servicio es largo y corto, que se considerará módico.

ART. 124.- PRIMA DE RESPONSABILIDAD.

Los Primeros Pilotos, siempre que desempeñen la función de Comandante, percibirán por este concepto y de acuerdo con el tipo de avión, las siguientes cantidades:

DC-10	77.420,- Ptas.
DC-8	51.659,- "
DV-990	30.306,- "
DC-9	25.486,- "

Dichas cantidades se abonarán en doce pagas al año (sin tener carácter consolidable).

Los primeros Pilotos que hayan desempeñado funciones de Comandante y que, por necesidades del servicio, pasan a realizar servicios como Copilotos, percibirán un 20% del total de la Responsabilidad que percibió en el último avión en que desempeñó tal función de Comandante, por cada año o fracción en que ha desempeñado funciones de Comandante en la Compañía, sin que el total a percibir pueda ser nunca superior al importe en pesetas de la Prima de Responsabilidad última percibida.

Este importe se percibirá en doce pagas y se absorberá en el caso de que el Tripulante perciba nuevamente la Prima de Responsabilidad.

ART. 125.- DIETA.

Es la cantidad que se devenga para sufragar 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 cenita.

Los gastos de hotel y desayuno serán por cuenta de la Compañía.

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

ART. 126.- CLASES DE DIETA.

Las dietas se dividen en nacionales, extranjeras y de contacto, según que los gastos a cubrir se sean en territorio nacional o extranjero y abonados en los valores establecidos en el Anexo 2, Tabla D.

ART. 127.- ACTUALIZACION DE DIETAS.

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará de acuerdo con las variaciones que experimenta el índice del coste de la vida.

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

ART. 128.- DIETAS EN SERIES DE SERVICIOS.

Cada día que el tripulante, por necesidades del servicio, deba pernoctar fuera de su Base o regreso de una serie de servicios (no en situación de Destacamento, Residencia o Destino) percibirá las dietas de comidas de acuerdo con el siguiente horario:

Desde las 13.00 a las 15.00	Almuerzo
Desde las 21.00 a las 23.00	Cena

El importe de dietas se percibirá siempre con independencia de que se haya realizado el correspondiente suministro a bordo.

ART. 129.- GASTOS DE BOLSILLO.

Sin quedar englobados en la dieta, y para atender gastos extraordinarios que se produzcan con independencia de los esenciales ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, por cada fecha en que no se figure programado como libre, las cantidades señaladas en el Anexo 4.

ART. 130.- ANTICIPO DE DIETAS.

La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes. El anticipo de dieta extranjera se proporcionará en \$ U.S.A., si la compañía dispone de ellos y, en caso contrario, en pesetas, al cambio oficial.

ART. 131.- GRATIFICACION POR DESTACAMIENTO.

Los Tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, los primeros treinta días, la cantidad diaria que corresponde a una dieta. Los días que excedan a 30, la dieta se reduce a la mitad.

ART. 132.- GRATIFICACION POR RESIDENCIA.

La gratificación por residencia será igual al 85 % de la que correspondería por desdoblamiento.

ART. 133.- GRATIFICACION POR DESTINO.

La gratificación de destino será igual al 60% de la que correspondería por desdoblamiento.

NOTA: En estas situaciones, tanto a la ida como a la vuelta, se abona el 80% del importe total de traslado del vehículo propio previa presentación de la factura. Los gastos de seguro e inscripción correrán a cargo del interesado.

ART. 133-A.- ALTERACIONES EN LOS TÉRMINOS DE DESTACAMIENTO, 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 la compensación que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento, siempre que sea motivado por necesidades del servicio.

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se lleguen a alcanzar los plazos de tiempo mínimo previsto, por causas especialmente imputables al Tripulante, éste percibirá únicamente como compensación las cantidades reales ya percibidas.

Con independencia de lo establecido en el párrafo 1.º de este artículo, cuando la alteración de los plazos previstos, tanto por exceso como por defecto, tenga lugar por causas imputables a la Compañía o por necesidades del servicio, el tripulante recibirá el equivalente a un mínimo mensual garantizado como indemnización por una sola vez en cada desplazamiento. Sin perjuicio de que en caso de incumplirse los plazos por excederse los máximos establecidos, el tripulante perciba mensualmente en el futuro la gratificación que corresponda a su nueva situación.

ART. 134.- INDEMNIZACION POR TRASLADO.

- a) Si el traslado es a petición del tripulante, no tendrá derecho a indemnización alguna.
- b) Si el traslado es por necesidades del servicio, se abonará al tripulante las cantidades siguientes:
 - En concepto de indemnización por una sola vez, la cantidad equivalente a dos mínimos garantizados.
 - Los gastos del traslado del tripulante y familia que vive a su cargo, previa justificación de los mismos.
 - Traslado de muebles y enseres del interesado, ocupándose la Compañía de la gestión de dicho traslado (seguros, importaciones a cargo del interesado).
 - Traslado de vehículo propio, previa presentación de factura, se abonará el importe de la misma (se excluye seguros e importación).
- c) Por mutuo acuerdo de la Compañía y el Tripulante, se estará a lo convenido por las partes y, en su defecto, a lo establecido en el párrafo anterior.

ART. 135.- PROTECCION A LA FAMILIA.

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

ART. 136.- PAGO DE HABERES.

La liquidación correspondiente por pago de haberes se efectuará el día 12 del mes siguiente sin perjuicio de lo establecido sobre anticipos a cuenta.

ART. 136-A.- ANTICIPOS A CUENTA.

El tripulante tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta por el trabajo ya realizado, si que pueda exceder de hasta el 90 % del importe del salario.

ART. 137.- TRASLADOS DE SITUACION, REGRESO Y VUELOS DE PRUEBA.

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

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán a las limitaciones establecidas en el presente Acuerdo.

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

En los vuelos de prueba se incrementará en un 100 % la prima horaria del bloque que corresponda.

En los vuelos ferry con tres motores para los de cuatro y dos para los de tres, se incrementará en un 200 % la prima horaria del bloque que corresponda.

ART. 138.- 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 el 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.

El hotel será seleccionado por la Compañía y la Representación de los Tripulantes Técnicos.

Los tripulantes serán alojados individualmente en habitaciones con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

ART. 139.- ALOJAMIENTO EN LOS VIAJES PROGRAMADOS.

La Compañía hará las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes alojamientos individuales.

Cuando, por no existir delegaciones en el lugar en que se trate, el tripulante abone el alojamiento, pesará el cargo correspondiente a la Compañía. Para esto, la Compañía proporcionará al tripulante el importe aproximado de los gastos en la moneda más adecuada.

Con independencia de lo dispuesto en este artículo y en el siguiente, para vuelos a un destino en el que no se tenga con anterioridad contratado ningún hotel, el Comandante, antes

de iniciar el vuelo, debe conocer y disponer de reserva correspondiente al alojamiento de la tripulación en el lugar donde se efectuará el descenso nocturno.

ART. 140.- COMIDAS Y DESAYUNOS.

Para evitar retrasos innecesarios, la Compañía facilitará a bordo comidas y desayunos 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.

En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará la representación de los tripulantes técnicos, que dará su visto bueno.

Los comedores no podrán permanecer en el avión más de seis horas.

IMAGINARIAS, RETEN, CURSOS, INSTRUCCION Y COMISIONES DE SERVICIO.

ART. 141.- IMAGINARIA.

A efectos económicos, las Imaginarias se remunerarán como sigue:

- a) En los locales fijados por la Compañía el día completo (24 horas) se computará al 100 % a efectos de actividad.
- b) Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) se computará al 50 % a efectos de actividad.
- 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 corresponda.

ART. 142.- RETEN.

Por el servicio de Reten se computarán seis horas de actividad, sea cual fuese la duración del servicio.

Cuando este servicio se efectúe fuera de Palma, se computarán diez horas de actividad.

ART. 143.- CURSOS, INSTRUCCION COMISIONES DE SERVICIO.

A efectos económicos, los tripulantes en estas situaciones, percibirán los conceptos que les correspondan de los enumerados como conceptos retributivos, o la parte alícuota correspondiente por el número de días permanecidos en esta situación.

Se considerarán excluidos de estos beneficios, los tripulantes de nuevo ingreso, durante los cursos iniciales de capacitación. Hasta tanto sean designados a flota por la Dirección de Vuelo, sus devengos se limitarán a los establecidos como conceptos retributivos correspondientes a su nivel y capacidad.

A efectos de dietas, si los horarios están comprendidos entre las 14:00 y las 16:00 horas o de 21:00 a 23:00 horas, se percibirá "la correspondiente dieta por comida o cena".

ART. 144.- LICENCIA RETRIBUIDA.

El tripulante en situación de licencia retribuida percibirá la prima de vuelo, equivalente a 60 horas mensuales al precio del primer bloque, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

ART. 145.-

VACACIONES.

Durante las vacaciones reglamentarias, el tripulante percibirá, además del sueldo base y premio por antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada (60 horas) según su grupo, especialidad o nivel, del primer bloque, residencia en islas, responsabilidad y experiencia. Estos dos últimos conceptos en los casos que proceda.

A efectos de retribución, el pago de vacaciones será por cómputo diario, abonándose al tripulante por cada día 1/30 de la remuneración mensual que correspondiera al pago de vacaciones.

ART. 146.-

DIETA DE VUELO.

Los tripulantes percibirán como dieta de vuelo, las cantidades que se señalan en el Anexo 2, A, B, y C.

ART. 147.-

MINIMO GARANTIZADO.

Estará compuesto por los conceptos que se especifican en el Anexo 3 y referido en cada una de las situaciones del mismo.

CAPITULO NOVENO.

ATENCIONES SOCIALES Y VESTUARIO.

ART. 148.-

La gestión de las Obras Sociales se hará conjuntamente por la Empresa y la Representación de los Tripulantes Técnicos, que se define en el Anexo 1.

ART. 149.-

VESTUARIO.

La Compañía mantendrá las normas de este Acuerdo 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.

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.

AÑOS

Un uniforme de invierno con dos pantalones	1
Un uniforme de verano con dos pantalones	1
Seis camisas de manga corta	1
Una chaqueta de punto azul marino	2
Un cinturón	2
Tres pares de zapatos (verano-invierno)	2
Un par de botas (Mecánicos)	3
Una gorra de uniforme	1
Seis pares de calcetines	1
Dos corbatas negras	1
Dos juegos de hombreras	1
Una gabardina azul con forro	3
Un impermeable con capucha (Mecánicos y Tripulantes EC-9)	1
Una maleta grande (con ruedas)	5
Un maletín pequeño	3
Una cartera de navegación	3

CAPÍTULO DECIMO.TRANSPORTES.

ART. 150.-

La Compañía compensará a los tripulantes por los gastos en los que incurran por su traslado en los trayectos - Ciudad-Aeropuerto-Ciudad ó Aeropuerto-Lugar de hospedaje-Aeropuerto, según que la Ciudad sea o no la Base de aquellos y siempre que estos traslados sean por motivos del servicio.

Las cuantías compensatorias de estos traslados son las que se especifican en el Anexo IV'.

En los desplazamientos fuera de Base en que la Compañía provea medio de transporte a los tripulantes no se devengará la dieta de transporte; en caso contrario se reflejará en el parte de vuelo para su abono.

Los percances que con ocasión del transporte al iniciar un servicio los tripulantes técnicos, den lugar a retrasos en su presentación, en ningún caso se considerará falta de puntualidad.

El transporte de los tripulantes, parteras y equipajes dentro del recinto de los aeropuertos, será efectuado por la Compañía.

La Empresa gestionará para los tripulantes técnicos un lugar adecuado donde estacionar sus vehículos mientras están ausentes de su base por razones de servicio.

ART. 151.-

- La diferencia de horas entre el descanso mínimo y el descanso básico se abonará al 150% del 2º Bloque.

Cuando no se efectue el descanso mínimo, la diferencia de horas entre las descansadas y las del descanso básico se devengarán al 150% del 2º Bloque, y la actividad que se realice a partir de este descanso se devengará al 200% del 2º Bloque.

ART. 152.-

ACCIDENTES EN ITINERE.

La Compañía a los efectos de consideración de accidentes en itinere, reconoce a los tripulantes que éstos pueden utilizar, por su cuenta, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa.

CAPÍTULO ONCE.SEGURIDAD SOCIAL, COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO.

ART. 153.-

BAJA POR INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA.

Se continuará manteniendo la ayuda a los Tripulantes Técnicos que se encuentran en la situación de incapacidad laboral transitoria acordada por la Seguridad Social, consistente en el abono con cargo a la Compañía, hasta un tiempo máximo de dos meses, de la diferencia, en su caso, entre las prestaciones de la Seguridad Social y la cantidad global que resulte del mínimo garantizado.

ART. 154.-

ENFERMEDAD FUERA DE BASE.

Para los Tripulantes Técnicos que se hallen 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 Acuerdo firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia médico de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los tripulantes y sus familiares.

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

En caso de decidir el no traslado, la Empresa proporcionará a su esposa y/o familiares en primer grado, en número máximo de dos, a solicitud de ellos, pasaje de ida y vuelta con reserva de plaza hasta el lugar donde se encuentre el tripulante. Serán a cargo de la Compañía los gastos de hotel y manutención de las mismas condiciones establecidas para el tripulante de que se trate. Este mismo criterio será de aplicación cuando el hecho ocurra en territorio nacional y está hospitalizado el tripulante.

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

ART. 155.-

TRASLADO DE CADAVERES.

En caso de fallecimiento de un tripulante en servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado, o lugar donde designen los familiares.

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

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 vigentes.

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

La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro, tanto voluntario como forzoso, hasta el de la jubilación establecida por la Seguridad Social.

ART. 157.-

INSTITUCION DE PREVISION SOCIAL LORENO.

Se mantendrá a cargo de la Compañía las aportaciones voluntarias de las cotizaciones del seguro colectivo y Fondo Social de Vuelo del Montepío de Loreno en la cuantía y forma que viene acordada hasta ahora.

ART. 158.-

FONDO A.

Sigue en funcionamiento el Fondo A, en el cual participará el 50 % la Empresa y el personal técnico de vuelo cuya financiación, administración y finalidad, constan en los correspondientes estatutos.

CAPÍTULO DOCE.ACCIDENTES DERIVADOS DEL EJERCICIO PROFESIONAL.

ART. 159.-

La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la tripulación y/o terceros que por accidentes

derivados de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al tripulante con arreglo a las disposiciones vigentes.

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

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

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

La Empresa no interrogará a los tripulantes antes de que hayan transcurrido ochenta y dos horas del accidente o incidente y éste presente un delegado de su correspondiente Sindicato.

CAPITULO DIECE.

NORMAS PARA VUELOS ESPECIALES.

- ART. 160.-** VUELOS CON MATERIALES PELIGROSOS.
Se consideran vuelos con carga peligrosa los definidos como tales en documentos OACI.
El precio de la hora de vuelo será primado con un 200 % del bloque que corresponda.
- ART. 161.-** VUELOS SOBRE PAISES CON CONEXIONES DE INDOLE POLITICO-SOCIAL.
En los vuelos a países, o sobrevolando países con conexiones de índole político-social de carácter nacional y/o internacional que conlleven una alta probabilidad de riesgo para el normal desarrollo de los mismos, el importe de la hora de vuelo será primado con un 100 % del bloque que corresponda.
- ART. 162.-** VOLUNTARIEDAD.
Estos vuelos con materiales peligrosos y/o sobre países con conexiones de índole político-social, definidos en el párrafo anterior, serán de carácter voluntario.
- ART. 163.-** VUELOS A PAISES TROPICALES.
En estos vuelos, la Compañía facilitará a los tripulantes técnicos, los medios necesarios de prevención contra las enfermedades características de estas latitudes. No obstante, si algún tripulante técnico contrajese alguna enfermedad tropical, o producida por infección en dichas zonas, se considerará a todos los efectos, similar al accidente de trabajo.

CAPITULO ONCE.

- ART. 164.-** La Compañía facilitará billetes gratuitos, sujetos a prueba y en aviones de SPANTAX, a los familiares de primer grado de los tripulantes técnicos que se encuentren fijos en plantilla, siempre que no exista prohibición por parte de la agencia contratadora o de las autoridades perti-

nes. Anualmente se facilitarán dos billetes de ida y vuelta en las mismas condiciones, para el desplazamiento de una persona de su servicio doméstico.

La Presidencia designará el orden de preferencia absoluta de dichos billetes, teniendo en cuenta los motivos especiales o de emergencia que en cada caso concurren (fallecimiento, enfermedad grave, accidente, viaje nupcial, vacaciones anuales, cuando el tripulante técnico por razones de servicio debe pasar fuera de su base Nochebuena y/o Año Viejo, etc.)

- ART. 165.-** SPANTAX facilitará a los tripulantes técnicos que lo soliciten por motivos justificados una carta, a fin de que éstos puedan gestionar billetes gratuitos o con descuento en Compañías Nacionales o Extranjeras.

- ART. 166.-** La Dirección de la Compañía negociará la obtención del carnet de Iberia con objeto de lograr la reducción del 50 % y 90 % para los tripulantes y sus familiares.

ANEXO N° 1

REPRESENTACION DE LOS TRIPULANTES TECNICOS/COMISION DE INTERPRETACION.-

- Art. 1º.-** La Empresa reconoce el funcionamiento y personalidad de las Secciones Sindicales de SEPLA y APMVE, en los términos que en su día se pactaron en los respectivos documentos de reconocimiento Sindical, a los efectos contenidos en el presente Acuerdo y en el Estatuto de los Trabajadores.

Ambos Sindicatos notificarán la designación y variaciones de los Delegados Sindicales de las mismas.

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

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

Igualmente, la Empresa facilitará la asistencia en los términos contenidos en el párrafo anterior, de los representantes Sindicales de SEPLA y APMVE que fueren oficialmente convocados, por razón de su cargo o similar, a reuniones internacionales de las Organizaciones Sindicales Supranacionales de los Tripulantes Técnicos. El número de Delegados será de cinco por SEPLA y de dos por APMVE.

- Art. 2º.-** Son funciones de las Secciones:

- 1.- Difundir toda clase de avisos y comunicaciones de su Sindicato antes o después del horario de trabajo.
- 2.- Convocar Asambleas en los locales que a este fin disponga la Empresa, sin otro requisito que la previa notificación, con una antelación mínima de cinco días.

Las Asambleas tendrán lugar, en todo caso, fuera de la jornada de trabajo, responsabilizándose del orden de las mismas los propios Delegados.

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

Art. 3º.- Conjuntamente con la representación de la Empresa, en los casos que la materia lo precise, dichos Representantes Sindicales tendrán las siguientes funciones, que ejercerán si fuera necesario, separadamente // en cada grupo profesional:

- 1.- Informar y ser previamente informados de cuantas medidas afecten directamente a los Tripulantes Técnicos, y especialmente de aquellas que pudieran adoptarse sobre:
 - Reestructuración de plantilla y expediente de regulación de empleo.
 - Fusiones y absorciones de empresas.
 - Despidos
 - Sanciones por faltas graves.
 - Traslado y desplazamiento de los centros de trabajo.
 - 2.- Igualmente ser informados en caso de suspensión de pagos y quiebra.
 - 3.- La información y vigilancia en la aplicación de cuanto se refiere a:
 - Elaboración de turnos de vacaciones.
 - La elaboración de turnos de destacamentos, residencia y destinos o cualquier modificación de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión de Interpretación.
 - Participación en las Comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.
 - Vigilancia de las calidades de vestuario de los Tripulantes Técnicos para determinar si los plazos de duración de las prendas adquiridas son los adecuados y si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.
 - Elaboración de estudios y documentos que sin interferir las facultades de la Autoridad Laboral, Compañía o Entidad representativas de los Tripulantes Técnicos, puedan ser elevadas para su consideración, por el órgano competente.
 - Participación en las Comisiones que se establezcan sobre Seguridad, Higiene en el Trabajo de su ámbito y de acuerdo con la normativa vigente al efecto.
 - 4.- Establecimiento de las transformaciones que puedan efectuarse en relación con lo establecido en el Acuerdo, sobre la materia de readaptación de Tripulantes Técnicos.
 - 5.- La determinación en cada caso, de las condiciones en que deben producirse los supuestos contemplados en el Acuerdo, referidos a la Banalización.
 - 6.- El conocimiento de las condiciones y pruebas de ingreso de las Tripulaciones Técnicas y la presencia en los exámenes y reuniones de los Tribunales designados por la Dirección de la Empresa, con la finalidad de evaluar los resultados de las pruebas o exámenes de los mismos.
 - 7.- La información con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación de las pruebas de Progresión y Promoción y de las modificaciones que puedan establecerse en relación con las mismas, y asimismo, la presencia en los exámenes y reuniones de los Tribunales designados por la Dirección de la Empresa para evaluar dichas pruebas o exámenes.
- Lo establecido en este apartado y el anterior, se entiende referido a cada grupo profesional.
- 8.- La vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales.

- 9.- Participación en las Comisiones acordadas de vigilar la concesión de becas.
- 10.- Proponer a la Empresa, cuantas medidas se consideren adecuadas en materia de ordenación de la programación, o de mejoras de la programación de vuelo, especialmente en aquellos aspectos relacionados con la seguridad, legalidad o economía de las operaciones y con la utilización óptima de las tripulaciones. A estos efectos, la intervención se hará a través de la Dirección de Vuelo.
- 11.- Ser informado de las nuevas contrataciones y las fórmulas utilizadas al efecto por la Empresa, para nuevos ingresos de Tripulantes Técnicos, y especialmente, de las condiciones contractuales en que se produzcan.
- 12.- Todas aquellas funciones que en el articulado del presente Acuerdo se establecen para la representación de los Tripulantes Técnicos y aquellas que puedan ser pactadas por la misma y la Empresa.
- 13.- La Compañía facilitará información económica suficiente a la Representación de los Tripulantes Técnicos, en la forma y condiciones establecidas por la normativa vigente. A fin de ponderar y clarificar validamente ambas partes la evolución de los costes salariales de la Compañía, ésta presentará a la Representación de los Tripulantes Técnicos la documentación precisa sobre la situación y evolución de las retribuciones salariales.
- 14.- Conjuntamente la Empresa y los Tripulantes Técnicos se comprometen a repartir equitativamente la carga de trabajo entre todos los tripulantes, de tal manera que se distribuyan, en la medida de lo posible, por igual, actividades, horas de vuelo, días libres, etc., entre los Tripulantes dentro de cada base y flota, debiendo la Compañía subsanar las desviaciones producidas en la programación de un mes para otro. A tal efecto, la Dirección de Vuelo, facilitará la información que le sea solicitada.
- 15.- Todo aquello relacionado con la vigilancia y aplicación del Acuerdo.
- 16.- Materias afectadas por el Acuerdo en las cuales exista, sin embargo, lagunas legales o convencionales para su desarrollo.

Art. 4.- La Compañía, a lo largo de la vigencia del presente Acuerdo y en colaboración con la Representación de los Tripulantes Técnicos, estudiará la posibilidad del funcionamiento de un sistema de ayuda crediticia, al objeto de que los Tripulantes cuenten con el aval económico que necesitan, en los términos que puedan ser plenamente satisfactorios para ambas partes.

Art. 5.- Se informará a la Representación de Tripulantes Técnicos cualquier disposición complementaria que, en orden al control de los servicios médicos de la Compañía, pueda determinarse.

COMISION DE INTERPRETACION

Art. 1.- Con el fin de aplicar y hacer efectivo el Acuerdo con la mayor agilidad posible, funcionará en el seno de la Compañía, una Comisión de Interpretación, compuesta con igual número de representantes de la Empresa y de los Tripulantes Técnicos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La Representación de los Tripulantes Técnicos estará integrada por tres Pilotos y un Mecánico de Vuelo, todos ellos nombrados por SEPIA y APNVE, preferentemente entre los que intervinieron en la deliberación del Acuerdo, en el ámbito profesional de su respectiva representación. Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

La Comisión de Interpretación ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Acuerdo y su competencia

es la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de la competencia de las Jurisdicciones Laborales y de lo establecido en el presente Anexo.

ANEXO 3

MINIMO MENSUAL:

Sueldo base
 Premio de antigüedad
 Prima por razón de viaje garantizada
 Residencia en islas
 Prima de responsabilidad (si procede)
 Prima de experiencia de tipo (si procede)
 Protección a la familia (si procede)

PAGAS EXTRAORDINARIAS:

Sueldo base
 Premio de antigüedad
 Prima por razón de viaje garantizada
 Residencia en islas

ANEXO 4

DIETAS

	<u>Almuerzo</u>	<u>Cena</u>	<u>Desayuno</u>
Nacional.....	1.300,- Ptas	1.300,- Ptas	390,- Ptas (cuando no lo suministre el hotel)
Internacional.....	\$21,50	\$21,50	\$6,-
Propina: \$2,-			

DIETAS DE VUELO

	<u>DC-10</u>	<u>DC-8</u>	<u>CV-990/DC-9</u>
Primer Piloto.....	405,- Ptas	355,- Ptas	315,- Ptas
Segundo Piloto.....	215,- "	210,- "	210,- "
Oficial Técnico.....	201,- "	194,- "	194,- "

GASTOS DE BOLSILLO

N I V E L E S

	<u>1B, 1A, 1 y 2</u>	<u>3, 4 y 5</u>	<u>6 y 7</u>
Primer Piloto.....	750,- Ptas	600,- Ptas	550,- Ptas
Segundo Piloto.....	750,- "	600,- "	550,- "
Oficial Técnico.....	550,- "	550,- "	550,- "

TRANSPORTES

Base Palma.....	450,- Ptas trayecto ida y regreso
Base Las Palmas... ..	350,- " " " " "
Fuera de base.....	900,- " " " " "
Internacional.....	1.225,- " " " " "

21913

RESOLUCION de 2 de julio de 1982, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de Trabajo, de ámbito interprovincial, para la actividad de Combustibles Sólidos (Comercio de Carbones).

Visto el texto del Convenio Colectivo de Trabajo, de ámbito interprovincial, para la actividad de Combustibles Sólidos (Comercio de Carbones), recibido en esta Dirección General el 25 de junio de 1982, y que había sido suscrito el día 23 del citado mes y año por la Comisión Negociadora, constituida por representantes de las centrales sindicales Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores y de las entidades empresariales Asociación de Minoristas de Combustibles de Madrid y Asociación de Mayoristas de Carbones, el día 9 del repetido

mes de junio último; ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 80, 2 y 3, del Estatuto de los Trabajadores, de 10 de marzo de 1980, y Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, Esta Dirección General acuerda:

- 1.º Ordenar la inscripción del citado Convenio en el Registro de este Centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.
- 2.º Remitir el texto del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación.
- 3.º Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 2 de julio de 1982.—El Director general, Fernando Somoza Aldardonedo.