

II. Requisitos

Para optar a esta beca será necesario ser español, estar en posesión del título de Licenciado en «Química física o inorgánica», habiendo finalizado los estudios que conducen a dicha titulación en junio de 1981 o fecha posterior a la misma.

III. Criterios para la selección

La selección del becario será hecha por una Comisión nacional, que estará constituida de la forma siguiente: El Director general de Política Científica, como Presidente, y un número de Vocales designados por la Dirección General de Política Científica entre personas cualificadas del Departamento, de las Universidades, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y de la Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica.

IV. Dotaciones

Dotación mensual de 60.000 pesetas.
Seguro combinado de accidentes individuales, intervención quirúrgica y hospitalización.

V. Período de disfrute

El período de disfrute comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 1985 y podrá prorrogarse por un máximo de tres períodos anuales más.

VI. Carácter de la beca

Esta beca no establece relación laboral alguna con las Universidades, ni con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, ni implica por parte de estas Instituciones ningún compromiso en cuanto a la posterior incorporación de su beneficiario a las plantillas de las mismas. La renuncia a la beca deberá solicitarse a la Dirección General de Política Científica, quien habrá de dar su aprobación. No se admitirá interrupción temporal de la beca, salvo casos excepcionales.

Dado su carácter de iniciación y formación en la investigación, la finalización del período de disfrute supondrá la imposibilidad de una nueva concesión de beca en España. El becario que durante el disfrute de la beca obtenga el grado de Doctor y se haya destacado por su aprovechamiento y elevada preparación podrá optar a otra para ampliar su formación en el extranjero, considerándose como un mérito el haber disfrutado de esta beca.

A los efectos de concurso y oposición se considerará como tarea investigadora el tiempo de disfrute de la beca.

VII. Condiciones de disfrute

El disfrute de una beca, al amparo de esta convocatoria, es compatible con cualquier otra retribución o ayuda. Las Universidades y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas deberán comunicar cualquier causa de incompatibilidad por este motivo, así como renuncia o cambios en su situación de becario.

Las Instituciones podrán autorizar a los becarios (previo informe favorable del Director de Trabajo) para desplazarse al extranjero con objeto de completar su formación investigadora por un período máximo de ocho meses durante los cuatro años de vigencia de la beca, siendo compatible la beca con cualquier otra beca o ayuda en el tiempo que dure su estancia en el extranjero.

Al concluir el año de disfrute, y a la vista del cumplimiento de las obligaciones requeridas en la norma X, la Dirección General de Política Científica, a propuesta de las Comisiones de Investigación respectivas de las Universidades o del Organo que fije el Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, decidirá sobre la prórroga de la beca. Al concluir la primera prórroga, y con los mismos requisitos, se podrá conceder una segunda, y, en su caso, una tercera.

VIII. Formalización de las solicitudes

Los impresos de solicitud se encontrarán a disposición de los interesados en el lugar de presentación de los mismos, Dirección General de Política Científica, Servicio de Formación de Personal Investigador, calle de Rosario Pino, 14-16, octava planta.

Las solicitudes deberán ir acompañadas de certificaciones académicas detalladas, en las que figuren las calificaciones obtenidas y las fechas de las mismas, así como una Memoria anteproyecto del plan de trabajo de investigación a realizar, con el informe motivado del Profesor o Investigador que vaya a dirigirlo. En el caso de que dicho trabajo vaya orientado, esencialmente, a la realización de su tesis doctoral, se acompañará certificado, en el que conste la aprobación del tema de su tesis doctoral por el Centro, o, en su defecto, fotocopia de la instancia en la que solicita el Decanato o Dirección del Centro dicha aprobación.

IX. Obligaciones

El becario está obligado a:

1. Cumplir con aprovechamiento las distintas etapas del plan de trabajo presentado, debiendo ajustarse a las normas propias del Centro donde haya realizado su trabajo, que desarrollará con dedicación exclusiva a su función.

2. Remitir trimestralmente a la Dirección General de Política Científica (Servicio de Formación de Personal Investigador), a través del Vicerrectorado de Investigación de la Universidad correspondiente o de la Secretaría General del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, un informe de la labor realizada, con el visto bueno del Director de Trabajo y Director del Departamento o Instituto que corresponda.

3. Presentar, durante los meses de octubre del período de disfrute, un resumen explicativo de la labor realizada, con un informe final del Director de Trabajo de Investigación sobre los resultados y el grado de formación del becario, a los efectos de la posible prórroga de la beca. Este resumen e informe se transmitirá a través de la Comisión de Investigación de la Universidad o del Organo que fije el Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas con dicha finalidad.

X. Ayuda paralela

En el caso de las Universidades, las ayudas podrán percibirse a través de las cantidades que figuren para gastos corrientes en sus respectivos presupuestos. En el caso del CSIC, y con cargo a sus propios presupuestos, las ayudas se considerarán incluidas en las asignaciones que por la Junta de gobierno se realicen a los Institutos dentro de los programas de apoyo de infraestructura.

XI. Colaboración en actividades docentes en Universidades

Los becarios adscritos a las Universidades estarán autorizados a dedicar hasta un máximo de 150 horas durante cada curso académico para la colaboración en actividades docentes relacionadas con su trabajo de investigación, sin que ello suponga ninguna responsabilidad laboral por parte de la Universidad. Dichas actividades docentes se realizarán bajo la dirección del Jefe del Departamento o cátedra, en su caso.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

25058

RESOLUCIÓN de 29 de octubre de 1984, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del VIII Convenio Colectivo de la «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., y su Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo).

Visto el texto del VIII Convenio Colectivo de la «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., y su Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo), suscrito el día 2 de agosto de 1984 por la Comisión Negociadora del mismo y con entrada en este Centro directivo el día 7 de agosto de 1984.

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

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primer.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General, con notificación de ello a la Comisión Negociadora, con la advertencia a la misma que la Empresa «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., se halla incluida en el ámbito subjetivo del artículo 2.º de la Ley 44/1983, de 28 de diciembre, advertencia ésta de la que se deja constancia en el correspondiente asiento de registro.

Segundo.—Remitir un ejemplar del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

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

Madrid, 29 de octubre de 1984.—El Director general, Francisco José García Zapata.

Comisión Negociadora del VIII Convenio Colectivo de la Empresa «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., y su Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo). Representantes de la Empresas y de los trabajadores.

VIII CONVENIO COLECTIVO DE LA «COMPANIA IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPANA, S. A., Y SU PERSONAL DE VUELO (AUXILIARES DE VUELO)

**CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1.- AMBITO TERRITORIAL.

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

Artículo 2.- AMBITO PERSONAL.

El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S. A., con contrato indefinido, encuadrados en el grupo de Auxiliares de Vuelo, aunque Línes y femeninos, en las situaciones contempladas en el mismo.

Los Tripulantes Auxiliares que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio activo de vuelo, se regirán por lo expresamente regulado en el Anexo nº 2, según las circunstancias específicas que en cada caso ocrezcan.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales aunque eventualmente preste servicios en vuelo, que se regirá por lo establecido en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
- El personal con contrato temporal fijo discontinuo e eventual, que se regirá por las normas legales que les sean de aplicación y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo. El Comité de Empresa de Vuelo, deberá ser informado si se alterara el modelo de contrato de trabajo actualmente utilizado para el personal contratado a plazo fijo.

Si durante la vigencia del presente Convenio, cualquiera de los grupos laborales que integren el personal de vuelo, alcanzase un nuevo Convenio Colectivo o pacto de anfloga naturaleza que en su conjunto y en su compute global resultase más beneficioso que el presente VIII Convenio de Auxiliares de Vuelo, se convencerá la aplicación del mismo a todos los Auxiliares de Vuelo.

Artículo 3.- AMBITO TEMPORAL.

El presente Convenio entra en vigor el día 16 de Junio de 1.984. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta 31 de Diciembre de 1.985, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

Será prorrogable por la totalidad por períodos de doce meses, si con antelación mínima de dos meses a su vencimiento no se ha pedido oficialmente la revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

Artículo 4.-CONTENCIÓN Y ABSORCIÓN.

Cuantas mejoras económicas se establecen, producirán la compensación de aquéllas que con carácter voluntario o pactado hubiese ya otorgado la Compañía. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

Se respetarán las condiciones establecidas individualmente con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de éste Convenio, con carácter "ad personam", si globalmente superan las condiciones de éste Convenio.

Artículo 5.-VINCULACION A LA TOTALIDAD.

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

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

Artículo 6.-TRATO MAS FAVORABLE.

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

Artículo 7.-ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES.

Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos garantizados en éste Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

PRINCIPIOS INFORMATORES

Artículo 8.- DEFENSA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA.

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

Artículo 9.- EDUCACION, TITULOS, PERMITA Y DOCUMENTOS.

Los Tripulantes Auxiliares se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que le corres-

pondan por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establecen, así como los controles e inspecciones que determinen.

Con este fin, y con anterioridad a la prestación de servicio en un nuevo tipo de aeronave, la Compañía se obliga a impartir al Tripulante un curso completo de salvamento y de comercial. Asimismo, todos los Tripulantes deberán satisfacer a cursos de refresco como mínimo una vez al año.

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

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

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

Artículo 10.- OTRAS OCUPACIONES.

Los Tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida que signifique competencia de transporte aéreo a la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente.

Artículo 11.- EVALUACION TRIPULANTES AUXILIARES.

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

b) La canalización a que se refiere el apartado anterior sólo será aplicable a servicios de vuelo de Compañías nacionales, con Tripulantes Técnicos y aeronaves sometidas a pabellón español y en relación con las extranjeras, si así estuviera estipulado con Convenios, Tratados o Protocolos y otros pactos suscritos con el país de que se trate por el Estado Español. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo "MILAS" o KSSU, siempre y cuando las condiciones de régimen de trabajo y descanso, así como las económicas, se armonicen en su conjunto en relación con las que rigieran en dichas Compañías.

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

Artículo 12.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS.

Para conseguir que las operaciones de vuelo de IBERIA se desarrolleen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligatorias, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y de Aviación. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquier otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún Manual o norma de régimen interior de la Compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en el Convenio.

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

CAPITULO III

DEFINICIONES

En tanto no exista una nueva normativa, y a fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de IBERIA, se desarrolla en este capítulo la definición de los Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, previstas mediante su nueva redacción cuando existe contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito personal.

Artículo 13.- TRIPULANTE.

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

Artículo 14.- TRIPULANTE AUXILIAR.

Tripulante en posesión de licencia y calificaciones que permitan asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que están directamente relacionados con su función específica a bordo.

Los Auxiliares de Vuelo son los hombres y mujeres encuadrados en este grupo, cuya misión es atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que están directamente relacionados con su función específica a bordo.

Artículo 16.- SOBRECARGO

Es el miembro de la Tripulación Auxiliar de Vuelo designado libremente por la Empresa que bajo la autoridad del Comandante o tripulante Técnico que le sucede en el mando, tiene la misión de coordinar en un servicio determinado, los trabajos de los demás miembros de la Tripulación Auxiliar.

Artículo 17.- AUXILIAR PRINCIPAL

Es el miembro de la Tripulación Auxiliar designado por la Empresa que bajo la supervisión y dependencia directa del Sobrecargo, además de realizar las funciones propias del Auxiliar, coordina y supervisa las de la Tripulación Auxiliar en la zona del avión que se le asigne. Todo ello referido exclusivamente a la Flota B-747, sin perjuicio de que la Compañía pueda, en el futuro, implantarlo en otras flotas.

Artículo 18.-

Se establece la siguiente clasificación, por niveles a efectos solamente económicos-administrativos y encuadrativos:

Ingresados hasta el 1 de Agosto de 1971	Ingresados a partir del 1 de Agosto de 1971
Nivel 1C	Nivel 10
Nivel 1B	Nivel 1B
Nivel 1A	Nivel 1A
Nivel 2	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5
Nivel 6	Nivel 6
	Nivel 7

Artículo 19.- ORDENACION DEL PERSONAL

El personal Auxiliares de Vuelo, masculino y femenino, está integrado en una sola relación ordenada.

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad en vuelo en el grupo dentro de la Compañía y por el cumplimiento de las regulaciones establecidas en el Capítulo Cuarto.

En la relación elaborada de acuerdo con este criterio, constarán el número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad en vuelo, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado, la antigüedad en la función, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

La Dirección de la Compañía confeccionará al 31 de Diciembre de cada año, la ordenación del Personal a qua se refiere este artículo que será publicada en el mes de Marzo.

Artículo 20.- ANTIGÜEDAD EN VUELO DE TRIPULANTES AUXILIARES

Para los Tripulantes Auxiliares ingresados hasta Enero de 1964, se considerará antigüedad en vuelo la fecha en que un Tripulante, con contrato en vigor en la Compañía IBERIA, realizó el primer vuelo de su grupo en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad en vuelo respectiva, siempre que se considere con la superación satisfactoria del período de prueba de acuerdo con el artículo 34.

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

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

Se considerará antigüedad en la función del sobrecargo o Auxiliar Principal la fecha en la que el Tripulante Auxiliar con contrato en vigor en la Compañía IBERIA realizó el primer vuelo como sobrecargo o Auxiliar Principal en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo, entendiendo como tal las fechas del primer vuelo en concepto de sobrecargo o auxiliar principal le fuese asignado el Tripulante. A tales efectos, dentro de un mismo Curso, y a su finalización, se programarán estos servicios por orden de mayor a menor antigüedad en vuelo como Auxiliar, y en el supuesto de coincidencia de programación en la función de sobrecargo, el orden en la escalilla correspondiente lo determinará igualmente la mayor antigüedad en vuelo como Auxiliar.

Si por causas ajenas al Tripulante, ésta no pudiera cumplir el primer servicio programado como Sobrecargo, se tomará como fecha de su antigüedad en esta función la fijada en dicha programación.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria el criterio de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se regirá por lo dispuesto en el artículo 39.

Artículo 21.- ANTIGÜEDAD ADMINISTRATIVA

El tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía IBERIA. A estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía IBERIA. En cambio, no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

Artículo 22.- NIVEL

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

CAPITULO IVINGRESO, PROMOCION Y PROGRESIONArtículo 23.- ADMISION

Cualquier ingreso de Auxiliares de Vuelo en la Compañía, fuera cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Auxiliar de Vuelo del último nivel.

La admisión de Auxiliares de Vuelo se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en el artículo 21.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Auxiliares de Vuelo, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como Auxiliar de Vuelo en la Compañía IBERIA.

Durante los años 1.984 y 1.985 se garantiza el empleo del personal fijo de plantilla que no causa baja por motivos de jubilaciones forzadas y/o voluntarias.

Asimismo, desde 1 de Noviembre de 1.984 a 31 de Diciembre de 1.985 la plantilla estructural de personal fijo se establece en 2.356 Auxiliares de Vuelo.

Artículo 24.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

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

Artículo 25.- PROMOCION

La promoción de los Auxiliares de Vuelo podrá darse por el cambio de funciones.

Artículo 26.- PROGRESION

La progresión que entraña el pasar de un avión a otro, se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las Unidades Orgánicas correspondientes, a aquéllas que cumplen las condiciones requeridas para optar a estas pruebas, y con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en los artículos 19 y 20, excepto para los Sobrecargos que se regirán, a este respecto, por la antigüedad en la función.

La Representación Sindical tendrá a su disposición la relación nominal de los Tripulantes convocados para las pruebas de progresión con una antelación de 30 días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

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

No obstante lo anterior, cuando un Tripulante Auxiliar se encuentre en cualquiera de las situaciones de destaque, residencia o destino de carácter voluntario, no existirá para el mismo progresión durante el periodo previsto de duración de dichas situaciones, optando a la progresión el tripulante inmediato posterior, excepto en aquellos casos en que, por necesidades de la Compañía, desaparezca total o parcialmente la situación de que se trate, en cuyo supuesto el Tripulante Auxiliar se reincorporará a la base principal a su flota de origen, ocupando el puesto en él que por antigüedad le corresponda, y aplicándose a partir de ese momento las condiciones generales de progresión.

Igualmente, si durante un destacamento, residencia o destino voluntario se produjera regresión por necesidades del servicio, el tripulante en cuestión de estas situaciones no se verá afectado por dicha regresión, quedando su turno el inmediato anterior a su flota. Si se trata de un destino voluntario, una vez incorporado el destacado a su flota en la base principal, permute entre ellos. Dicha permute se realizará a partir del día 1º del mes siguiente siempre que exista un plazo mínimo de 7 días entre ambas fechas. Si se trata de residencia o destino voluntario, a su reincorporación a su flota de origen en la base principal, se le aplicarán desde ese momento las condiciones generales de progresión.

Artículo 27.- REGRESION VOLUNTARIA

La conciencia de las regresiones voluntarias estará sujeta a las necesidades operativas.

El tripulante que haga uso de esta opción se verá afectado en los términos siguientes:

1º.- ocupará el último lugar en la lista de la flota, es decir, como si fuera de nuevo ingreso en la misma.

2º.- a efectos de cómputo de situaciones de Destacamiento, Residencia y Desplazamiento voluntarios y temporales, arrastrará a la nueva flota tanto el número de veces como de puntos que tenga acumulados, salvo que en ésta nueva flota existiese algún tripulante con mayor número de puntos, en cuyo caso la cantidad que se le asignaría sería la máxima existente en dicha flota.

3º.- Para la asignación de vacaciones, arrastrará también el número de puntos al efecto.

4º.- permanecer en dicha flota un año como mínimo, sin verse afectado en tal periodo por motivos de progresión o regresión.

Tas vacaciones prudenciales como consecuencia de regresiones voluntarias se cubrirán con arreglo a lo establecido en el artículo anterior.

La preferencia para la regresión vendrá dada por la fecha de la solicitud y la igualdad de fechas por la antigüedad en vuelo.

Artículo 28.-RENUNCIA A LA PROGRESION

Si un tripulante renuncia voluntariamente a progresar permanecerá en el tipo de avión en que estaba hasta que exista vacante nuevamente.

Artículo 29.—CAMBIO DE NIVEL

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

- a) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto para promoción a los niveles 1A, 1B, y 1C, en que se requiere una permanencia de 3, 5 y 3 años respectivamente, en el nivel anterior.

A los Tripulantes ingresados en la Compañía hasta el 1 de Agosto de 1974, se les recuperarán los niveles desde la fecha en que fueron alcanzados y pasarán de nivel por el transcurso de dos años, excepto para los niveles 1A, 1B y 1C, que serán de 4, 6 y 5 años respectivamente.

A los Tripulantes que hayan promocionado con las mismas normas que los Técnicos se les aplicará la situación que aquéllos.

- b) Haya completado el 50 por 100 de la media de las horas voladas por la flota o Flotas en las que haya permanecido durante este tiempo.

- c) Haya superado satisfactoriamente como máximo en dos oportunidades, los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión como los pertenecientes de comprobación y calificaciones de actitudes profesionales requeridas por la Autoridad Aeronáutica.

A los efectos del punto a) de éste artículo, las licencias no retribuidas a que se refiere el apartado b) del artículo 33 se computarán como tiempo efectivo de permanencia en el nivel.

Artículo 30.—CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO

Cuando un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo anterior le queda diferido su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferido su cambio de nivel hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para el cambio de nivel normal o hasta que alternativamente haga superarla durante dicho período, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

Artículo 31.—OPCIÓN DE TRIPULANTES AUXILIARES A CAMBIO DE GRUPO

Siempre que no sea perjudicar la opción preferente para el cambio de grupo de los Tripulantes Técnicos, los Tripulantes Auxiliares que cumplan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción, reunido los requisitos, se basará en la antigüedad en vuelo, aún cuando el llamamiento para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía de acuerdo con las necesidades del servicio.

Todo Tripulante que cambie de grupo se le considerará como de nuevo ingreso en el mismo a todos los efectos con excepción de lo dispuesto en el artículo 21 sobre antigüedad administrativa. En el supuesto de no superar el período de prueba volverá a su situación como Tripulante Auxiliar.

Artículo 32.—CAMBIO DE FUNCIONES

La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen, para la asignación a la función de Sobrecargo, se realizará por riguroso orden de antigüedad de servicios efectivos en vuelo en la categoría de Auxiliares de Vuelo.

El paso de un Auxiliar de Vuelo a ejercer la función de Sobrecargo se producirá por designación de la Compañía, entre todos los que reunan los requisitos determinados por aquella, por haber superado los cursos, pruebas y evaluaciones correspondientes. Se respetará la antigüedad de los servicios efectivos en vuelo, de los Auxiliares de Vuelo en la Compañía IBERIA, entre todos aquellos que hubieran superado las pruebas.

No se podrá designar a un Auxiliar de Vuelo para desempeñar la función de Sobrecargo mientras exista otro con más antigüedad, en la categoría de Auxiliar de Vuelo, que, habiendo cumplido los requisitos previstos, no haya sido designado como tal.

En lo atinente a la renovación de la función de Sobrecargo, se estará a lo dispuesto en la legislación y normativa vigente en cada momento, sin perjuicio del respeto de los derechos económicos que el efectado haya consolidado hasta dicho momento, conforme a lo dispuesto en el art. 101.

Todo lo recogido en este artículo será igualmente aplicable al cambio de función de Auxiliar a Auxiliar Principal.

CAPÍTULO V**SITUACIONES**Artículo 33.—TRIPULANTES CONTRATADOS AL NIVEL DE

La Compañía podrá celebrar contratos a plazo a la legislación vigente.

Artículo 34.—TRIPULANTES EN PERÍODO DE PRUEBA

Todos los aspirantes que ingresen como Personal de Vuelo en la Compañía con contrato indefinido, permanecerán en situación de prueba por el período máximo que para estos Tripulantes se establezca por norma legal en cada momento.

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

Tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral. Superado satisfactoriamente el período de prueba pasarán a plantilla y se les considerará, a todos los efectos, al tiempo trabajado.

Artículo 35.—AUXILIARES DE VUELO EN PLANTILLA

Los Auxiliares de Vuelo en plantilla de la Compañía, o procedentes de la misma, podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

- En actividad
- En comisión de servicio
- Con licencia retribuida o no
- Servicio militar
- Baja por enfermedad o accidente
- En suspensión de actividad
- Cesó temporal en vuelo
- Excedencia forzosa
- Excedencia voluntaria
- Cesó definitivo en vuelo por pérdida de licencia
- Cesó definitivo en vuelo por pérdida de capacidad
- Escala o situación de reserva
- Excedencia especial

Artículo 36.—TRIPULANTES EN SITUACIÓN DE ACTIVIDAD

Se encontrarán en situación de actividad los Tripulantes que superado el período de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo para las que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejerzan su función de actividad aérea; los que transitariamente, o simultáneamente con su actividad de vuelo, efectúan períodos de instrucción, tramo en tierra como en vuelo, y los que se encuentren en comisiones de servicio.

Artículo 37.—EMPLEOS DE SERVICIO

Se entiende por comisión de servicio, el desempeño por los Tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos, se considerarán como tales el desempeño de puestos de mando e asesoramiento, la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en Centros distintos a los de la Compañía, o el desempeño de funciones de representación de los Tripulantes Auxiliares, según lo establecido expresamente para este tema por las partes y cualquier otra actividad similar.

Artículo 38.—TRIPULANTES CON LICENCIAA) Licencia retribuida

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

1.- Dos días laborables:

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

En caso de que el enfermo o difunto, residiera fuera del punto de residencia del Tripulante, ésta licencia se ampliará a 4 días naturales.

- b) Alumbramiento de esposa;

2.- Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.3.- Un día natural por razón de boda de hijos, hermanos o hermanas políticos, ampliable a dos si fuera en distinto lugar del de residencia habitual del Tripulante.4.- El tiempo indispensable para exámenes o el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.5.- Un día natural por traslado de domicilio.B) Licencia no retribuida

Anualmente, y a excepción de lo dispuesto en el punto 9, apartado A) del Anexo nº 5, los Tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no excede de 15 días laborables ininterrumpidamente o no, por asuntos particulares.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas en cuenta al número de Tripulantes que puedan disfrutar de esta licencia simultáneamente, será de una por cada cuarenta o fracción dentro de cada flota.

La petición de licencia deberá presentarse con una antelación mínima de 3 meses y máxima de 25 días, antes del comienzo del mes en que se desea disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio. La renuncia a la licencia autorizada se podrá hacer como máximo hasta 15 días antes de la fecha de su disfrute. En cualquier caso la renuncia es de libre aceptación por la Compañía.

Igualmente, los Tripulantes con más de 20 años de servicio tendrán derecho a disfrutar anualmente licencias sin sueldo por un plazo entre 15 días y 4 meses ininterrumpidos o no, para asuntos particulares, si las necesidades de la Compañía lo permiten.

Las vacaciones voluntarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas, pero no así las forzadas.

Artículo 39.—EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

No existirá para la Compañía, obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota y función en que se preste servicio en el momento de su petición.

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

Todo Tripulante en situación de excedencia deberá solicitar su reintegro antes de la caducidad de la misma.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca, y por el orden que la corresponda, teniendo en cuenta primero la fecha de caducidad de la excedencia, y, si ésta coincidiese la antigüedad en la Compañía.

Para tener acceso a la vacante producida, deberá de superar, satisfactoriamente, los reconocimientos médicos del CIMA y de la Compañía. Con la aptitud médica y su Licencia en regla, formalizarse al alta Administrativa, teniendo en cuenta lo establecido en el párrafo anterior.

Una vez en situación de alta Administrativa, y antes de su reincorporación a los servicios activos de vuelo, deberá superar los reentrenamientos y pruebas precisas. Dicha reincorporación se efectuará en la vieta en que estabelece el pasar a la situación de excedencia;

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

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

La Compañía podrá mejorar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos casos de Tripulantes que llevan más de 18 años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Artículo 40.- EXCEDENCIA FORZOSA

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público que legalmente lleve inherente esta situación. Asimismo tendrán derecho a la excedencia forzosa, los cargos sindicales cubiertos por elección.

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

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

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

Artículo 41.- SERVICIO MILITAR

Los Tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dura esta situación. Este periodo les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones al Montepío de Loretto y los sevés abonados al 50% por 100 de su retribución, con exclusión de la prima por rango de vuelo y sujeción.

Artículo 42.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

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

A efectos de promoción se considerarán que permanecen en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 29, apartado b), rebajándose el límite establecido al 50% por 100 de la media de las horas de la Flota, durante el tiempo que dura la enfermedad. En casos excepcionales la Compañía y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares, estudiarán la conveniencia de disminuir el límite anterior.

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

CAPÍTULO VI

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Artículo 43.- BASE PRINCIPAL

Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios en vuelo.

Artículo 44.- BASE

El lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de desplazamiento, residencia, destino o contratación.

Artículo 45.- DESTACAMIENTO

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazando fuera de su residencia o base habitual por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

La duración máxima del destacamiento con carácter forzoso será de 31 días.

Artículo 46.- RESIDENCIA

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

Artículo 47.- DESCANSO

El lugar en que un Tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Artículo 48.- ACTIVIDAD LABORAL

Todo el tiempo que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

Artículo 49.- TIEMPO FUERA DE BASE

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

Se considera igualmente tiempo fuera de base cualquier actividad laboral no recogida en la presente definición, con excepción de las combinadas de servicio y cursos en el extranjero.

Este tiempo no excederá de 432 horas al mes.

El máximo número de noches fuera de base será de 18 por mes.

Artículo 50.- ACTIVIDAD AÉREA

El tiempo computado desde la presentación de un Tripulante en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

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

El tiempo correspondiente a un período de actividad aérea estará precedido de un período de descanso.

Las presentaciones en los aeropuertos deberán efectuarse cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y sesenta y una hora en los vuelos largos.

La actividad aérea se computará, inicialmente, a partir de las programaciones de los servicios.

Artículo 51.- ACTIVIDAD AÉREA DIURNAS

La comprendida entre las siete horas y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Artículo 52.- ACTIVIDAD AÉREA NOCTURNA

La comprendida entre las veintiuna horas y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

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

Artículo 53.- 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 finalizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y son parados sus motores. (tiempo "entre calzos")

En el cálculo de los tiempos de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido conforme a los siguientes parámetros:

1.100% de la carga de pago;

2.85% de la componente de viento en curva;

3. Velocidades reales;

4. Rodaje, aceleración-despegue, subida, aceleración, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje;

5. Las rutas y maniobras marcadas por la Autoridad Aeronáutica correspondiente o, en su defecto, por la Compañía y las características de vuelo indicadas en el Manual del avión.

6. El tiempo de rodaje para cada vuelo, a la vista de la situación real actual, no imputable a la Compañía ni a los Auxiliares de Vuelo, sino a factores exteriores, ATC, etc. queda establecido en 13 minutos.

Se confeccionarán las programaciones mensuales con los tiempos de perfiles de vuelo correspondientes a cada trayecto y calculadas conforme se establecen en el apartado anterior, a efectos económicos exclusivamente.

Con efectividad de 1 de Enero de 1.985, el cálculo de los tiempos de vuelo en función de Perfil de Vuelo (horas barato), se calculará para todas las flotas, previa actualización de velocidadades en las flotas que proceda, con el 80% de la carga de pago y el 50% de componente de viento.

Artículo 54.- LUGAR DE DESCANSO

El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes.

Artículo 55.-PERÍODO DE DESCANSO.

Tiempo asignado por la Compañía a un Tripulante con el fin de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

Artículo 56.-LÍMITE DE ACTIVIDAD AÉREA

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

Artículo 57.-SERVICIO

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

Artículo 58.-SERVICIOS

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

Artículo 59.-ETAPA

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

Artículo 60.-TRIPULACIÓN AUXILIAR MÍNIMA

Es la mínima necesaria de acuerdo con las normas de seguridad de vuelo.

Artículo 61.-TRIPULACIÓN AUXILIAR STÁNDAR

Un porcentaje de la realización de los servicios con la tripulación Auxiliar mínima, a los efectos de progresión de flotas y ordenación de personal prevista en los artículos 19 y 20, se tendrá a que indemnizante la compañía standard de Tripulantes por Flotas (excluidos Subcargos y Auxiliares Principales, en su caso) en cuanto a su distribución entre Auxiliares Masculinos y Femeninos estará compuesta por las proporciones del 35 y 65 %, respectivamente.

Artículo 62.-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.

Artículo 63.-VUELO MEDIO

El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Artículo 64.-VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

Artículo 65.-VUELOS DE SITUACIÓN, POSICIÓN, FERRY Y CARGUERO

Se consideran vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o para concluirlo, de acuerdo con el carácter de servicio que tienen los vuelos de situación los Tripulantes tienen la obligación de cumplirlos en los términos en que estén programados.

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

Se consideran vuelos ferry aquellos que sin pasaje o carga de pago realizan los aviones comerciales. Los Tripulantes Auxiliares no están obligados a viajar en estos vuelos.

En los vuelos cargueros, la Compañía adoptará las medidas necesarias en materia de seguridad e higiene que garanticen a la tripulación auxiliar las condiciones adecuadas.

Artículo 66.-ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 43. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entretiempo, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

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

- Hasta dos semanas de vuelo en flota: seis días libres, dos de ellos unidades.

- Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota: nueve días libres, cuatro unidades más a doce.

- Los días libres que corresponden según el artículo 62 apartado d), no entran en este cómputo.

No se podrá programar ningún tipo de actividad en tierra ni antes ni después de una serie de servicios al límite de programación.

No obstante lo anterior, en los meses en que el cumplimiento del párrafo precedente suponga un trastorno en la programación, se podrá programar un día de actividad en tierra antes de una serie de servicios al límite, con la condición de que la presentación, el primer día de la serie de servicios que sea anterior a las nueve horas.

Artículo 67.-IMAGINARIA

Tripulante a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. Solo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará —

como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Si la Imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía el Tripulante deberá recibir el aviso con un mínimo de 60 minutos.

La imaginaria es un servicio de 24 horas, entendidas como un día natural. No obstante lo anterior, la imaginaria que venga precedida de un día libre se iniciará a las 07,00 horas y la presentación se efectuará una hora más tarde.

Cuando la imaginaria se haya efectuado en los locales de la Compañía, y finalizado este servicio, al tripulante no se le podrá asignar un servicio de vuelo cuyo despegue esté programado antes de las 08,00 horas del día siguiente, *

Artículo 68.-RETEN

Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. Solo a efectos de límites de programación, el tiempo de retención no se computará como actividad laboral.

Artículo 69.-INCIDENCIAS

Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libre, se les podrán nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se les podrán nombrar servicios de Imaginaria y Retén.

Este servicio se programará por meses completos y por rotación acumulativa durante la vigencia de este Convenio entre todos los componentes de una Flota, de modo que ningún Tripulante lo repita hasta tanto no se haya completado la misma.

A los Tripulantes en situación de Destacamiento o Residencia que las correspondiente servicio de Incidencias les será saltado el turno, realizándole a su regreso a la base, a no ser que la hayan efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

A los Tripulantes en situación de Destino no les podrán nombrar Imagenarias al margen de las Incidencias, que deberán ser cubiertas por el personal de dichos destinos al objeto de estabilizar la programación de servicios. A su reincorporación a la base principal, cada 15 Imagenarias realizadas en el destino se computarán como un turno de Incidencias.

Los Tripulantes en situación de Incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de Vuelos entre las 08,00 y 10,00 horas y las 20,00 y 22,00 horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

No obstante, el Tripulante de Incidencias que esté disfrutando de un día libre, establecerá contacto con la Oficina de Programación de Vuelos entre las 22,00 horas de ese día y las 01,00 del día siguiente, no pudiendo ser asignado ningún servicio que se inicie antes de las 07,00 horas. En el caso de que se le nombre servicio de Imaginaria ésta no podrá dar comienzo antes de las 08,00 horas.

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

Las Imaginarias serán efectuadas por los Tripulantes en Incidencias, pero no se podrán programar los servicios de Imaginarias en días consecutivos,

a efectos de programación, la situación de Incidencias no dará lugar a cálculo alguno de actividad aérea ni laboral, si no se efectúan servicios. Si se efectúan servicios de vuelo, se computará esta actividad de la manga prevista.

En los Destacamientos se podrán nombrar directamente retenes a fin de garantizar la estabilidad de las programaciones de cada Destacamiento.

Artículo 70.-DÍA FRANCO DE SERVICIO

Aquí en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo improvisado. Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no se le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio al Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 71.-DÍA LIBRE

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

No obstante, el día anterior a la programación de un servicio cuya hora de despegue esté comprendida entre las 00,01 y las 02,01 horas locales, se considerará de ocupación y no tendrá en consecuencia el carácter de día libre.

Artículo 72.-VACACIONES

Los Tripulantes Auxiliares disfrutarán de 30 días de vacaciones al año, en la forma que se desarrolla en el Anexo 5.

Artículo 73.-TIEMPO DE RECUPERACIÓN

Los Auxiliares de Vuelo, por el concepto de días de recuperación, tendrán derecho a días libres adicionales al año en la cuantía siguientes:

Al cumplir los 5 años de antigüedad en Vuelo en la Compañía, dos días. Al cumplir los 10 años, cinco días. Al cumplir 15 años, ocho días. Al cumplir 20 años, 11 días. Al cumplir 25 años, 14 días.

No se devengarán mayor número de días libres por este concepto, aunque se acumule antigüedad en Vuelo superior a 25 años.

Al disfrute de estos días de recuperación se tendrá derecho cuando, cumplida la condición anterior, hayan volado en los cinco años inmediatamente anteriores el 50 % de las horas voladas en su Flota o Flotas, en la función en que hayan permanecido durante este tiempo.

Artículo 74.- EJECUCIÓN OPCIONAL DEL COEFICIENTE DE PROGRAMACIÓN

Con la limitación de que el número de Auxiliares no exceda del 10% de los pertenecientes a la flota de que se trate, a los 24 años de servicio en vuelo en la Compañía e cumplidos los 50 años de edad, se podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a la Prima por jornada de viaje garantizada, compensándose con días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas, en relación con el resto de los Auxiliares de la misma flota y función que no se hallen en iguales circunstancias. En el caso de que el número de solicitantes supere el 10% fijado, las prioridades se establecerán por rigurozo orden de antigüedad en vuelo.

Artículo 75.- ADECUACION DE LA PRODUCTIVIDAD DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES A LOS DE OTRAS COMPAÑÍAS AÉREAS DEL MUNDO DE ANALOGAS CARACTERÍSTICAS

La Dirección de la Compañía se compromete a reducir proporcionalmente la media ponderada de horas de vuelo anuales por Tripulante Auxiliar, con el objeto de alcanzar en el tiempo la de las Compañías Aéreas extranjeras de análogas características.

SECCIÓN SEGUNDA: LÍMITES Y REGULACIONESArtículo 76.- LÍMITES

Aparte de los establecidos 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 correspondientes y procurando no ajustar al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

Cuando en la base principal (Madrid) el servicio asignado a un Tripulante esté afectado por retraso indefinido, el Tripulante quedará relevado de su obligación de efectuarlo si dicho retraso es superior a 12 horas en relación con la hora de presentación (firma) prevista en programación.

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días libres y días festivos, deberán ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes que desempeñen las mismas funciones en una flota determinada y estén en la misma base.

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

La regla básica de la planificación de servicios, deberá ser conceder a los Tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

Cuando se disfrute una quincena de vacaciones, la programación de los restantes días de actividad, estará proporcionada en cuanto a número de horas de vuelo, días libres, etc., a los correspondientes niveles de actividades y descansos establecidos para un mes.

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

Artículo 77.- LÍMITE DE ACTIVIDAD AÉREA

La máxima actividad aérea permitida durante la realización de una etapa o serie de etapas, dependerá de la hora programada para el despegue inicial (horario local) y el número de etapas a realizar.

Los límites de actividades en programación, serán los siguientes:

Despegue programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad Límite
07,01 - 15,00	2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	11,30

Despegue programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad Límite
15,01-18,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	10,30

Despegue programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad Límite
18,01-23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	09,30

Despegue programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad Límite
23,01-06,00	1	11,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00

Despegue programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad Límite
06,01-07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

Se configurarán destornelos extranjeros siempre que haya necesidad de reabrir líneas fuera de horario que tendrán como límite 14,15 horas de actividad aérea con independencia de la hora de salida y el número de etapas a realizar (incluido el incremento potestivo del Comandante), respetando en todo caso el horario máximo de aterrizajes.

Artículo 78.- LÍMITES MÁXIMOS DE HORAS DE VUELO CONTADAS CAIZO A CAIZO

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

Vuelos largos Vuelos cortos y medios

Horas al mes	80	77
Horas al trimestre	225	216
Horas al año	600	734

Desde 1 de Junio al 30 de Septiembre, el límite máximo de horas de vuelo contadas caizo a caizo será el siguiente:

<u>Vuelos largos</u>	<u>Vuelos cortos y medios</u>
Horas mes	85
Horas trimestre	240

A estos efectos la Flota A-360 se equipará a B-767 y EC-10. A efectos de programación, los tiempos de los distintos trayectos se ajustarán de acuerdo con los tiempos medios de vuelo de las estadísticas del Ejercicio anterior, incluyendo el redondeo.

Artículo 79.-LÍMITES DE ACTIVIDAD LABORAL MENSUAL

El número máximo de horas de actividad laboral mensual a efectos de programación será de 165 horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada Tripulante podrá exceder el límite anterior en un 10%.

Artículo 80.-LÍMITE DE SERIE DE SERVICIOS

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

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

En una serie de servicios programados, no se podrá nombrar más de dos servicios consecutivos cuya suma sea posterior, en programación, a las 04,00 horas locales. No obstante lo anterior, no se podrán programar (en vuelos transatlánticos o de duración similar) dos noches consecutivas, a excepción de los específicamente pactados o los que en su día se puedan negociar.

Las Líneas de Oriente Medio y África, realizadas con flotas de corto y medio radio de acción, podrán programarse con una duración de seis días. En ejecución podrá ampliarse ese número hasta un máximo de siete días.

Artículo 81.-LÍMITE DE ETAPAS

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el art. 77.A. Estos efectos, dicho número incluirá las etapas que correspondan al vuelo de situación programado, más dependiendo de las alteraciones que puedan haber en la ejecución. No obstante, en los vuelos interinsulares canarios que efectúen Tripulantes con base en un punto de estas islas, el número máximo de saltos que se establecen en dicho artículo se incrementará en uno.

Artículo 82.-DIAS LIBRES

Se concederán 33 días naturales libres señalados con una cruz por trimestre natural, con un mínimo de diez días mensuales.

En los trimestres naturales segundo y tercero se podrán programar sólamente 32 días libres por trimestre, compensándose los dos días libres no programados en los mismos a lo largo del año natural.

Los días libres se disfrutarán en las condiciones siguientes:

- Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un previsto mínimo de 48 horas.
- Todo un día que un tripulante deba pasar reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento será considerado como un día libre adicional y vendrá señalado en la programación.
- Durante los programas de los cursos teóricos, deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a medio día.
- Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencia, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan con arreglo a las limitaciones previstas.
- Los tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, dispondrán, además, de cuatro, seis y diez días respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.
- En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a 31 días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Tripulantes podrán optar, por percibir íntegra la gratificación de destacamento que se detalla en el Anexo nº 3, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75% de dicha gratificación, si quedase en el hotel designado según lo establecido en el artículo 113 cuyo costo será a cargo de la Compañía.
- Cuando un Tripulante pierda por necesidades del servicio alguno de los días libres que le corresponden y no se puedan recuperar durante el mes podrá optar por recuperarlo en el mes próximo o añadirlo a las vacaciones anuales.

Artículo 83.- PREAVISO

Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con 7 días de anticipación.

El preaviso para la permuta de cualquier día libre de entre los suscriptos de variación será de 48 horas.

El preaviso mínimo para cualquier destacamento nacional será de ocho días y más uno por mes de duración prevista del mismo.

En el caso de destacamentos extranjeros para vuelos transatlánticos, con independencia de la duración del mismo el preaviso será de 20 días.

El preaviso para cualquier tipo de residencia será de 15 días, más uno por mes de duración prevista del mismo.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino será de 40 días.

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme con un mes de antelación.

Los permisos sin sueldo serán comunicados con 20 días de antelación. Con un preaviso de 75 días, la flota comunicará al personal, su probabilidad e inmediata progresión. En los siguientes 10 días el personal expresará por escrito su aceptación o renuncia. En el caso de personal en vacaciones, deberá contestar dentro de los 5 primeros días desde la fecha de su incorporación al servicio, entendiéndose, caso de no contestar, que acepta la progresión.

En la programación de servicio se señalarán las fechas de las correspondientes pruebas.

El preaviso mínimo para el pase de avión, será de 10 días.

Artículo 84.- PERIODOS DE DESCANSO

(1)

a) Los Tripulantes Auxiliares estarán exentos de todo servicio durante los períodos de descanso.

b) El periodo básico de descanso se calcula como sigue: la precedente actividad aérea programada más dos horas será igual a períodos básicos de descanso (en horas y minutos). El periodo básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

(2)

Cuando se hayan cruzado menos de cuatro husos horarios durante la realización de un servicio, el periodo de descanso al que se tiene derecho es:

a) El periodo básico de descanso sin aumento, si el periodo de descanso comienza entre las 18,01 y las 24,00 horas locales.

b) El periodo básico de descanso más una hora, si el periodo de descanso de comienzo entre las 00,01 y las 04,00 horas locales o las 15,00 y las 18,00 horas locales.

c) El periodo básico de descanso más dos horas, si el periodo de descanso da comienzo entre las 04,01 y las 15,00 horas locales.

(3)

Cuando se han cruzado cuatro o más husos horarios durante la realización de un servicio, el periodo de descanso a que se tiene derecho es:

a) El periodo básico de descanso si ésta incluye una noche local, es decir, las 23,00 horas y las 07,00 horas locales.

b) El periodo básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios para igualar la diferencia de tiempo perdido en una noche local, pero como máximo el mismo número de horas como husos horarios han sido cruzados en la realización del servicio inmediatamente anterior.

El máximo periodo de descanso a que se tiene derecho, consistente en el periodo básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios, es de 22 horas.

(4)

Cuando en la realización de un servicio se han cruzado husos horarios tanto o parcialmente en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar donde el servicio comienza y el lugar en que finaliza, a los efectos de lo establecido en los párrafos (2) y (3).

(5)

Periodos de descanso en basos:

a) En los aviones que efectúan etapas cortas y medianas, después de una programación en el límite de serie de servicios, el periodo de descanso en la base será de un día natural.

b) En las líneas de Oriente Medio y África realizadas al límite de serie de servicios el periodo de descanso, tras el regreso a base será de 36 horas debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio comprendido entre las 23,00 horas y las 07,00 horas locales.

c) En los aviones que efectúan vuelos Transatlánticos o de duración similar tras el regreso a la base, el periodo de descanso será de 72 horas. Este periodo de descanso deberá incluir dos noches. Será ampliado a 48 horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro ó más husos horarios, y a 72 horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de 6 husos horarios el periodo de descanso deberá incluir tres noches.

Después de una programación en el límite de serie de servicios, el periodo de descanso en la base será de 72 horas.

Cuando se han cruzado seis husos o más, durante el recorrido en un total de más de tres días (72 horas) de ausencia, el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasadas seis días (144 horas). Durante este periodo intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

d) El cálculo de la diferencia de husos horarios para todo lo que queda establecido, se llevará a cabo teniendo en cuenta la diferencia de horario local entre aquellos lugares donde la actividad aérea comienza y finaliza con la excepción del último párrafo del apartado b), que se hará en base a horario GCT.

Al objeto de no tener un valor constante de husos horarios, se tomará como base el horario de invierno para el cálculo de los períodos de descanso correspondientes a las actividades aéreas originadas en vuelos que cruzan husos horarios.

(6)

Ba aquellas situaciones en que se pactasen líneas fuera de normas, éstas tendrán los siguientes descansos adicionales:

- Líneas que superen en menos de 1 hora los límites máximos de horas de actividad diaria devengarán un día de descanso adicional.
- Líneas que superen en un máximo de dos horas y media los límites máximos de horas de actividad diaria devengarán dos días de descanso adicional.
- Líneas que superen en un día los límites de series de servicios devengarán 1 día de descanso adicional.
- Líneas que superen en dos días los límites de series de servicios devengarán dos días de descanso adicional.

Los derechos sobre los descansos que aquí se contemplan hacen referencia a la programación de los líneas. Estos descansos adicionales no son computables a ningún efecto, diciendo ser asignados inmediatamente a continuación de la ejecución del servicio que los genere.

(7)

Para completar un servicio programado los Comandantes podrán incrementar las actividades límite que figuran en la tabla cuotas pendiente en la forma siguiente:

Vuelos cortos y medios:	1,00 horas
Vuelos largos:	1 horas 30 minutos

En los servicios que comienzan en Madrid, éste incremento no será de aplicación antes del despegue.

(8)

Los vuelos hacia África darán lugar a un descanso en el punto donde se realice la primera interrupción de actividad aérea, descanso que comprenderá en cualquier caso, una noche natural, entendida ésta desde las 21,00 horas a las 7,30 horas.

Los vuelos de vuelta de África con escala programada en Canarias generarán 24 horas de descanso adicional.

Artículo 85.-CAMBIOS DE SERVICIO EN EJECUCIÓN

Los servicios pueden ser cambiados en ejecución por necesidades de la Compañía, siempre que el número de días de ocupación sea igual ó menor a los programados cuando se trate de vuelos transatlánticos ó de etapas largas. El preaviso de estos cambios deberá hacerse con un mínimo de dos horas con respecto a la hora de presentación al vuelo, a fin de que el tripulante pueda acondicionar su equipaje al nuevo servicio.

En cuanto a los vuelos nacionales, europeos e interamericanos de etapas medianas o cortas, se podrán cambiar las líneas siempre que la duración total de la actividad aérea del nuevo servicio no se vea aumentada en más de dos horas, en cada caso, sobre la línea programada. Si se tratase de una serie de servicios deberán ocupar, además, igual número de días.

A la finalización de un servicio o serie de servicios, no se podrá obligar a los Tripulantes a efectuar otro servicio adicional.

Artículo 86.-PROGRAMACIONES

A efectos de programación, el Jefe del SAF o persona por él designada, participará con el Departamento de Coordinación Programas, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la Flota, debiendo los Subdirectores comunicar a su Jefe del SAF aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12,00 horas del día 24 y 24,00 horas del día 25 de Diciembre, y las 12,00 horas del 31 de Diciembre y 24,00 horas del 1 de Enero, serán sorteados entre la totalidad de los Auxiliares de Vuelo de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de Diciembre.

La Compañía facilitará mensualmente a la representación sindical las programaciones de los Auxiliares de Vuelo de las diferentes flotas. Igualmente, facilitará inexcusablemente los datos fachantes de la programación realizada mes a mes,

Artículo 87.- FACULTADES DEL COMANDANTE

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

Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la Tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo 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 dejó de estar afectada.

Artículo 88.- RESPONSABILIDAD CIVIL

La Compañía IBERIA se subrogará en la responsabilidad civil del Subdirecto que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no punible por la Ley, sin que pueda repetir contra éste por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

Sin embargo, quedarán excluidas de esta subrogación en la responsabilidad las obligaciones civiles que nacen de los delitos o faltas tipificadas en las leyes penales comunes, que se regirán por las disposiciones establecidas en la ley.

Asimismo, quedarán excluidas de esta subrogación las conductas tipificadas como dolitos o faltas en las leyes penales especiales, cuando en la comisión del hecho punible haya intervenido directa y dolosamente el Subdirecto como autor, cómplice o encubridor.

CAPITULO VII

RETRIBUCIONES

Artículo 90.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

Los Tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio, estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas.

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

b) Retribuciones variables.

1.- Prima por razón de viaje por:

- a) Horas atípicas
- b) Horas de vuelo adicionales
- c) Actividad aérea en tierra
- d) Actividad laboral.

2.- Plus de nocturnidad

c) Otras percepciones económicas:

- 1.- Dietas
- 2.- Gratificación de destacamento, residencia o destino
- 3.- Ventas a bordo

d) Protección a la familia

Artículo 90.- SUELDO BASE

Los sueldos base son los expresados en el Anexo nº 1

Artículo 91.- PREMIOS DE ANTIGÜEDAD

El personal de plantilla recibirá en concepto de premio de antigüedad, un 7,5% del sueldo base de su Nivel por cada tres años de servicio a la Compañía, hasta un máximo de doce trienios.

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

Los Auxiliares de Vuelo femeninos que a 1.871 tuvieron devengados trienios al 11,25%, seguirán a título personal conservando este beneficio, no biéndose iniciado a partir de ese momento el devengo de trienios al 7,5%.

Artículo 92.- PRIMA POR-RAZÓN DE VIAJE GARANTIZADA

Los Tripulantes percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el Anexo nº 1.

A efectos de cálculo de devengo de la Prima Horaria por Razón de Viaje se entiende como "actividad aérea en tierra", la diferenciación entre "actividad aérea pura" (período transcurrido desde la presentación de un Tripulante en el Aeropuerto para realizar un servicio, hasta 30 minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completada la última etapa; si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada 30 minutos después de haber sido notificado al Tripulante la cancelación; el tiempo de la "actividad aérea pura" es independiente de cual sea la duración real del descanso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los siguientes conceptos: a - horas de vuelo medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo); b - horas de vuelo de estación (100 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo); c - complemento de 3 horas; d - horas atípicas (computadas por la cancelación de servicios de vuelo).

El cálculo mensual de la Prima por Razón de Viaje se realizará evaluando los tres montantes siguientes:

- A) La suma de los importes correspondientes a las horas de vuelo, a las horas atípicas y a las horas de actividad aérea en tierra,
- B) El importe de la actividad laboral,
- C) La suma de los importes correspondientes a la Prima por Razón de Viaje garantizada y a la actividad aérea en tierra.

De los tres importes anteriores se devengará el mayor.

A los efectos de lo establecido en el Anexo nº 7, se incluirá en la Prima Horaria a devengar el importe correspondiente a la actividad aérea en tierra realizada.

La prima por razón de viaje se obtendrá aplicando los precios de los bloques que figuran en las tablas del Anexo nº 1.

Por día de servicio en vuelo como Tripulante fuera de la base (considerando entre las 00,01 y las 24,00 horas locales) siempre que no se realice ningún vuelo, se garantizan horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

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

Por cada día (considerando entre las 00,01 y las 24,00 horas locales) que se realice vuelo como Tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computando la diferencia al precio de las horas atípicas.

Quedan excluidos de estas garantías los días pasados en desplazamientos, residencias y destinos en los que no se pregame vuelo.

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a 55 horas de vuelo.

Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque 126

Segundo bloque 127/141

Tercer bloque 142/149

cuarto bloque 150 en adelante

Los precios de los bloques de actividad laboral citados, serán los señalados en el Anexo nº 1.

El precio de la hora de vuelo base se determinará dividiendo el importe de la prima horaria garantizada entre el número de horas de vuelo correspondientes a dicha prima.

En todos los casos, el precio de las horas atípicas será el resultado de dividir la prima por razón de viaje garantizada por 76 horas.

El precio de la hora de actividad aérea en tierra será el 10% del correspondiente al de la hora de vuelo base.

Artículo 93.- PLUS DE NOCTURNIDAD

En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo, a que se refiere el art. 52 con un incentivo del 25%.

Artículo 94.- GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS

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

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

Artículo 95.- PROTECCIÓN A LA FAMILIA

Establecido el nuevo régimen de ayuda familiar por la Orden Ministerial, de 28 de Diciembre de 1966, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, los Tripulantes que hubieran optado por el régimen vigente en 31 de Diciembre de 1966, percibirán los puntos que tuvieren acreditados hasta la fecha a razón de 300 ptas. y los que posteriormente les corresponda tener de lo dispuesto en la aludida Orden Ministerial.

Todos los Tripulantes que no hubieran causado alta en el régimen de plus familiar antes del 31 de Diciembre de 1966, se regirán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Artículo 96.- GRATIFICACIÓN POR CIERRE DE EJERCICIO

Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a 30 días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, a parte proporcional en su caso,

Esta gratificación se hará efectiva después de celebrarse la Junta General de Accionistas, en los meses de Abril e Mayo siguientes a cada uno de los Ejercicios.

Artículo 97.- VENTAS A BORDO

En concepto de comisión por Ventas a Bordo, los Tripulantes Auxiliares percibirán el 15% del total de ventas liquidadas en los vuelos que realizan cada uno de ellos,

Una comisión integrada por representantes de los Tripulantes Auxiliares colaborará con la Dirección, en el estudio del sistema operativo y Administrativo por el que se regirán las mencionadas ventas que se realizan antes del 31.12.85;

Artículo 98.- GRATIFICACIÓN POR DESTACAMIENTO

Los Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el Anexo nº 3,II o en su defecto lo establecido en el Artículo 82, apartado f),

Artículo 99.- GRATIFICACIÓN POR RESIDENCIA

Los Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia por la cantidad consignada en el Anexo nº 3,III

Artículo 100.- GRATIFICACIÓN POR DESTINO

Los Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el Anexo nº 3,IV

Artículo 101.- GRATIFICACIÓN SOBRECARGO

El Sobrecargo percibirá una gratificación consistente en el 30% sobre la suma del sueldo base y la prima por razón de viaje garantizada en 14 mensualidades.

Dicha gratificación se seguirá consolidando, por cada año que se permanezca en esta función, a razón del 7,5% anual, con un máximo consolidable del 75%. Las cantidades consolidadas costearán al Fondo Social de Vuelo.

Artículo 102.- GRATIFICACIÓN AUXILIAR PRINCIPAL

El Auxiliar Principal percibirá una gratificación de 10.000 ptas. en 14 pagos al año.

Dicha gratificación se consolidará, por cada año que se permanezca en esta función, a razón del 7,5% anual con un máximo consolidable del 75%. Se gestionará la cotización de las cantidades consolidadas al Fondo Social de Vuelo.

Artículo 102.- ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMIENTO, RESIDENCIA O DESPLAZAMIENTO

Cuando en las situaciones de destacamiento, residencia o destino, no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Tripulante Auxiliar recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo total de duración del desplazamiento.

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

Artículo 104.- INCIDENTES, CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO, IMAGINARIAS Y RETENES**A) Incidentes**

A efectos económicos la situación de incidencia devengará 2,53 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y 5,33 horas de actividad laboral.

Cuando a un Tripulante en incidencias le sean nombrados servicios de Imaginaria se computarán a efectos económicos como sigue:

a) En los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) devengará 5,06 horas de vuelo y el 100% de la actividad laboral.

b) Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) devengará 2,53 horas de vuelo y el 50% de la actividad laboral.

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

A efectos económicos el rotativo devengará 2,83 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y el 25% de dicho tiempo como actividad laboral.

B) Cursos y Comisiones de Servicio

A efectos económicos los Tripulantes durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicios efectuados en los términos del artículo 57 o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo y 6 horas de actividad laboral.

c) Las horas de vuelo de que se habla en los apartados A) y B) de este artículo, se computarán al precio de las boletas atípicas, precio ésta resultante de dividir la garantía vigente en cada momento por 96 horas y se abonarán siempre y, cuando que sumado su importe al de las horas reales de vuelo o actividad laboral, en su caso, superen la garantía.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, durante los cursos de duración superior a un mes, se percibirán 58 horas al precio hora vuelo base y 7 horas como adicionales por cada mes de duración o la parte íntegra que corresponda y 6 horas de actividad laboral por día.

Artículo 105.- LICENCIA RETRIBUIDA

El Tripulante en situación de licencia retribuida, percibirá la prima por razón de viaje garantizada o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Artículo 106.- VACACIONES

El Tripulante durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo período. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

Artículo 107.- VUELOS DE SITUACIÓN Y REGRESO

En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios así nados, los Tripulantes percibirán el 50% de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

La actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar un servicio se computará como actividad a efectos de límites diarios.

Cuando se realice un vuelo de situación al terminar un servicio se podrá incrementar una hora treinta minutos de la actividad aérea correspondiente.

Las horas de vuelo y actividad laboral realizadas en vuelos de situación no afectarán al cálculo mensual.

En los vuelos de situación, se utilizarán billetes de servicio.

Artículo 108.- DIETA

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

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

Artículo 109.- PLATEA DE DIETA

Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los vuelos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Artículo 110.- ACTUALIZACIÓN DE DIETAS

La actualización de las dietas Nacionales y Extranjeras se hará anualmente el día 1º del mes siguiente a aquél en que se publicuen oficialmente las cifras del índice al consumo del Instituto Nacional de Estadística para el consumo nacional.

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice y las extranjeras se actualizan de mutuo acuerdo entre las partes, en función de los estudios correspondientes realizados con efectos económicos de acuerdo de cada país.

Lo dispuesto en éste artículo se aplicará asimismo a las gratificaciones de destacamento residencia y destino.

Artículo 111.- ESTABLECIMIENTO DE DIETAS

Para los países que no tengan un índice establecido, éste se fijará en Comisión de Interpretación.

Artículo 112.- DIETAS EN VUELO

Con efectividad de 1.7.84, las dietas y gratificaciones de destacamento, residencia y destino serán las que figuran en el anexo nº 3-2

Artículo 113.- CÓMPUTO DE DIETAS

A los efectos del cálculo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comidas que se deban realizar fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

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

El cálculo para el devengo de dieta nacional o extranjera, se hará aplicando una u otra tomando como base el aeropuerto en que se produzca el primer despegue en tiempos comprendidos entre las 13,00 y las 15,00 horas y las 21,00 y 23,00 horas. Cuando el tiempo de actividad entre éstas horas transcurra en vuelo se abonará dieta nacional.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las 24,00 horas y las 06,00 horas locales y no se permanezca fuera de la base.

Artículo 114.- GASTOS DE BOLSILLO

Sin quedar englobadas en la dieta y para abonar gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, por cada fecha que se vueltre o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el Anexo nº 3-4.

De acuerdo con lo anterior, si en el último vuelo de regreso a la base es éste as directo y se produce cambio de fecha a bordo (hora GMT), se se devengará el gasto de bolsillo correspondiente a la última fecha.

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

Artículo 115.- ALQUILER DE HOTELES

La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan las Tripulaciones Auxiliares en sus desplazamientos habituales, por motivo de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

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

Artículo 116.- ALOJAMIENTO EN LOS VIAJES NO PROGRAMADOS

Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes Auxiliares alojamientos individuales de las mismas características del artículo anterior, siempre que ello sea posible.

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

Artículo 117.- ANTICIPO DE DIETAS

La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes Auxiliares por la cantidad necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Artículo 118.- COMIDAS DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES

La Empresa, con carácter discrecional, en el momento en que lo considere necesario, facilitará un refrigerio o comida para su consumo a bordo.

La composición del refrigerio o comida, y las horas y líneas en que se facilita serán determinadas por la Empresa.

Para el previo conocimiento de los Tripulantes interesados, éstas circunstancias serán comunicadas de acuerdo con las condiciones y características de su programación.

Como criterio mandatorio para las programaciones, se establece el siguiente:

- Se facilitará refrigerio a aquellas tripulaciones que, encontrándose en servicio de vuelo antes de las 14,00 horas, continúen en el mismo después de las 15,00 horas. Igualmente, a las que estando en servicio de vuelo antes de las 22,00 horas continúen en el mismo después de las 23,00 horas.

- No se facilitará refrigerio cuando exista una Escala real de 1,15 horas o superior entre las 13,00 horas y las 16,00 horas y las 21,00 horas y las 24,00 horas.

- No obstante lo anterior, dispondrá comidas a bordo en aquellas líneas cuyas especiales características lo aconsejen.

Cualquier otra comida y bebida que soliciten los Tripulantes a los distintos caterings y demás proveedores para su propio consumo, o para el otro Tripulante, deberán ser directa e inmediatamente abonadas por el Tripulante petionario; igualmente, abonará cualquier gasto adicional motivado por su petición.

en los vuelos de situación en los que se programe comida o cena a bordo, a los Tripulantes Auxiliares en situación se les servirán las comidas previstas para la tripulación.

Artículo 119.-LIMITACION.

No obstante lo regulado en éste capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propia y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por éstos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los Tripulantes Auxiliares y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de 24 horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 113.

Artículo 120.-CLÁUSULA DE REVISIÓN.

En el caso de que el índice de precios al consumo (I.P.C.) establecido por el Instituto Nacional de Estadística el 30 de Septiembre de 1.083, respecto del 31.12.1.083, sea superior al 6,5%, se efectuará un aumento de los conceptos económicos recogidos en éste Convenio de hasta 0,5% con carácter retroactivo de 1 de Enero de 1.084.

En el caso de no llevarse a efecto la revisión anterior, o ella fuera parcial, si el índice (I.P.C.) en 31.12.84 respecto al 31.12.83 fuera superior al 5%, se producirá un aumento de los conceptos económicos de éste Convenio, hasta el tope máximo del 0,5% en su conjunto, incluida la posible revisión del párrafo anterior, con efectos retroactivos de 1.1.84.

Las retribuciones vigentes a 31.12.84 se revisarán a partir de 1.1.85.

CAPÍTULO VIII ATENCIÓNES SOCIALES

Artículo 121.-

Informadas por el principio de solidaridad, las Obras Sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyen a mejorar necesidades (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, recreativas y deportivas, financiación de vehículo, becas o ayudas a estudiantes, etc.).

Artículo 122.-

De acuerdo con el artículo anterior el régimen de financiación del Fondo Solidario Interno de Vuelo será el de reparto entre la Empresa y empleados.

Las aportaciones desde 1.1.84 serán las siguientes:

Auxiliares de Vuelo: 0,40% sobre Sueldo Base en 14 mensualidades.

Empresa: Una cantidad fija de 44 ptas. por Tripulante en 14 mensualidades además de las cantidades que se determinan en el artículo 19 del Anexo nº 7.

Por lo que respecta a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA se establece una aportación consistente en el 0,40% sobre el Sueldo Base, en 14 mensualidades y con efectos de 1.1.84. La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los Tripulantes Auxiliares.

Artículo 123.-

Se concederán préstamos para la adquisición de viviendas a los empleados, hasta una cuantía de 350.000 ptas., amortizables en cinco años y con un interés del ocho por ciento. El número de préstamos a conceder anualmente podrá llegar hasta el 5% de la plantilla fija al 31 de Diciembre inmediato anterior. Los trabajadores que hagan uso del derecho a estos préstamos, se entiende que renuncian a la obtención del préstamo de 75.000,- ptas. a que está obligada la Compañía según Orden Ministerial de 1.2.1958, en materia de préstamos para vivienda.

Igualmente, para la adquisición de vivienda y gastos de escritura, la Compañía concederá avales por un importe de hasta 500.000 ptas. al 5% de la plantilla, con la garantía de la póliza del Concierto Colectivo de Vida para los casos de fallecimiento e invalidez absoluta y mediante la firma de una póliza de seguros sobre créditos para los casos de baja en la Compañía. Estos avales se gestionarán con Entidades de Crédito que faciliten las condiciones más beneficiosas en relación con los intereses correspondientes.

Artículo 124.-

La gestión de Obras Sociales se hará a través de los Organos existentes — con participación de la Representación de los Tripulantes Auxiliares quienes podrán participar en el establecimiento de las directrices a seguir — en cada caso.

Artículo 125.-

La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, reservándose la facultad de introducir otras modificaciones cuando más adecuadas respecto a la anchura, 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 nº 4.

La confección podrá hacerse por los sastres designados por la Compañía o por los que el Triplante 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.

Conjuntamente por la Empresa y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares se considerará la problemática general del vestuario de los Tripulantes Auxiliares.

CAPÍTULO NOVENO

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO

Artículo 126.-

En tanto no sea modificado por norma legal, acuerdo pactado u otra circunstancia, el régimen institucional de la Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo, las partes se regirán por lo establecido en el presente Convenio.

En base a lo anterior:

- La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por la Resolución de 10 de Marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el Anexo nº 7.
- El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 19 de Septiembre de 1.083.

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y por los conceptos de sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada, así como por las entidades consolidadas a que se refieren los artículos 101 y 102, solicitando del Montepío de Pensiones Sociales Lorota acepte la cotización en estos términos e igualmente se calculen las prestaciones sobre ello.

La prima del Concierto Colectivo de Vida de los Auxiliares de Vuelo de la Compañía será abonada en un 60% con cargo a IBERIA y en un 40% con cargo a los interesados.

Los capitales actualmente asegurados se establecerán por nivel, sin modificación de la cifra actual que suponen, en función del número de pagas ó de fracciones que representen, al igual que corre con los restantes colectivos.

Artículo 127.- ENFERMEDAD FUERA DE BASE

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

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

Artículo 128.- EDAD DE CRÉDITO EN LOS SERVICIOS DE VUELO

La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil u Organo competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad se entenderá fijada a los 60 años.

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

A partir de los 55 años el Tripulante podrá solicitar voluntariamente su paso a la situación de excedencia especial, hasta el cumplimiento de la edad establecida por la Seguridad Social Nacional para su jubilación con plenitud de derechos, con el tope máximo de los 65 años, en los términos regulados en el Anexo 2.

Para aquellos tripulantes que no hubieran optado por la opción anterior, al cumplir los 60 años quedarán integrados en la escala o situación de reserva, en las condiciones establecidas en el Anexo 2, situación que podrá mantenerse hasta el cumplimiento de los 65 años o edad inferior que se determine por la Seguridad Social Nacional para tener opción a la jubilación con plenitud de derechos.

CAPÍTULO DECIMO

Artículo 129.-TRANSPORTES

En materia de transportes, la Compañía mantendrá, con los criterios vigentes hasta la fecha, el sistema de recogida para los Auxiliares de Vuelo que se acogen al mismo, incluyéndose en el perímetro actual de Madrid la zona comprendida en el "Barrio del Pilar". En el caso de desplazamientos por asistencia cursiva se abonará el importe de taxi o su equivalente.

Artículo 130.-RENUNCIA A LA RECOGIDA

El Tripulante que no tenga recogida por residir fuera del perímetro o porque voluntariamente renuncia al régimen de transporte colectivo recibirá una indemnización individual que compensará, globalmente y en su conjunto todos los gastos ocasionados por el desplazamiento del domicilio al Aeropuerto y viceversa, incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción, trabajos en tierra, etc., de 10.260 pesetas al mes. Indemnización que será actualizada con efectos de 1 de Enero de cada año según I.P.C.

El ejercicio de tal renuncia, aplicable hasta ahora solo en Madrid, se extiende a las situaciones de destacamento, residencia y destino.

Su opción quedará sujeta a los siguientes requisitos:

- 1.-En los supuestos de destacamento, residencia y destino, el Auxiliar de Vuelo podrá decidir entre ser transportado por medios de la Empresa o renunciar a la recogida.
- 2.-En los destacamentos, tanto voluntarios como forzados, la renuncia al transporte colectivo se mantendrá durante el tiempo que dura el mismo.
- 3.-En las situaciones de residencia y destino la renuncia a la recogida se mantendrá en tanto permanezcan las mismas circunstancias de domicilio habitual y flota.
- 4.-Al regreso a la base principal el Tripulante continuará en las condiciones que tuviera anteriormente, situación que se mantendrá en tanto permanezcan las mismas circunstancias de domicilio habitual y flota.
- 5.-En cualquier caso, la renuncia a la recogida surtirá efectos económicos desde el día 16 del mes siguiente al de la fecha en que se ejerçite.

La Compañía se compromete a mantener el aparcamiento actual, con vigilante, y a gestionar el disfrute del aparcamiento público de Barajas en las mejores condiciones para los Auxiliares de Vuelo.

Artículo 131.—ACCIDENTES "IN ITINERE"

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

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

CAPÍTULO UNDECIM

BILLETES GRATUITOS O CON DESCUENTO

Artículo 132.—BILLETES GRATUITOS A TRIPULANTES AUXILIARES

La concesión de billetes gratuitos o con descuento para Tripulantes Auxiliares quedará sujeta a las siguientes normas:

- 1.- Billetes gratuitos II, sin limitación de número a partir de los 6 meses de su ingreso en la plantilla de **IBERIA**, en la red nacional o europea, y al cumplir tres años, en la totalidad de la red.
- 2.- La Compañía facilitará a los Tripulantes los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes que deberán estar previamente visados y llevar el visto bueno del Jefe de la Unidad Orgánica de la que dependen. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carnet de Tripulante.
- 3.- Billetes al 50% con reserva de plaza, sin limitación.
- 4.- Un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza, en caso de fallecimiento de padres, hijos e hermanos, al aeropuerto más próximo al lugar de fallecimiento (en caso de ser Tripulantes Auxiliares casados, tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge).
- 5.- Billetes gratuitos de ida y vuelta hasta un máximo de dos, de los cuales uno será gratuito I, en caso de enfermedad grave, o que requiera atención personal médica certificada, de un Tripulante Auxiliar tratado por el médico de la Compañía, que le controle fuera de su residencia habitual, con ocasión de servicio. Esta concesión se refiere a los familiares que deban atenderle.
- 6.- Billetes gratuitos I, en caso de matrimonio, para el Tripulante Auxiliar y su cónyuge, en la red que le corresponda, según el período de permanencia en la Compañía.
- 7.- Dos billetes gratuitos I para su cónyuge e hijos en los casos en los que los Tripulantes Auxiliares deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Noche Vieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.
- 8.- Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes gratuitos o con descuento que se acuerden con otras Compañías, para el personal de las mismas, en régimen de reciprocidad, serán de aplicación a los Tripulantes Auxiliares.

Artículo 133.—CONCESIONES A LOS FAMILIARES

La concesión de billetes a los familiares de los Tripulantes Auxiliares, dependerá en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del periodo de permanencia del Tripulante en la Plantilla de la Compañía en la forma razonada anteriormente. Se consolidan los derechos que los familiares de los Tripulantes ya venían gozando y que son los siguientes:

- 1.- El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos II al año.
- 2.- Los hijos que convivan con el Tripulante y dependan económicamente de él disfrutarán de dos billetes gratuitos II al año. En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad matrimonial ó divorcio, los hijos legítimamente reconocidos por el Tripulante están exentos del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad, ó emancipación, siempre que no mantenga la dependencia económica.
- 3.- Los familiares de primer grado ó aquéllos por los que el Tripulante perciba Plus Familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación la percibían) distintos de los señalados en los dos números anteriores que convivan y dependan del Tripulante, disfrutarán de un billete gratuito II al año.

4.- Billetes al 50% con reserva de plaza, sin limitación, a los familiares que se especifican en los números 1, 2 y 3 de este artículo.

5.- Se conservarán los derechos adquiridos a aquellos Auxiliares de Vuelo femeninos que hubieran disfrutado del beneficio de billetes para los padres que no dependían económicamente ni convivían con ellas.

Artículo 134.—NORMAS COMUNES

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

RED NACIONAL	CLASES:	TURISTA	PREFERENTE	1 ^a
excepto Península/Canarias y V.V.		150 ptas	165 ptas.	180 ptas.
Península/Canarias y V.V.		300 "	330 "	360 "
España/Europa y V.V.		600 "	660 "	720 "
España/Africa Norte y V.V.		600 "	660 "	720 "
Resto Red		900 "	990 "	1.080 "

2.- Los billetes tarifa gratuita sin reserva de plaza podrán utilizarse todos los meses del año, para todas las líneas. Los billetes tarifa gratuita con reserva de plaza no podrán ser reservados en los siguientes períodos:

25 de Junio a 5 de Septiembre ambos inclusive

20 de Diciembre a 9 de Enero ambos inclusive

7 días antes del Lunes de Pascua hasta dos días después

Estárnán exentos de éstas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 3 a 6, inclusivos, del artículo 132 y artículo 130.

3.- Las tasas de emisión contempladas en el punto 1 así como la supresión de todo tipo de reservas durante los períodos indicados en el punto 2 serán de aplicación a cualquier billete tarifa gratuita concedido a los trabajadores afectados por el presente Convenio, ya estén regulados sus derechos en éste capítulo 6 se trate de concesiones incluidas en Contrato de Trabajo Normas de la Dirección y acuerdos de otra naturaleza.

4.- Abonando el 50% del importe del billete, más los seguros e impuestos se podrá viajar en cualquier época del año, con reserva de plaza.

5.- Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas, serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios tripulantes que podrán ser autorizados a ocupar primera clase. Se acepta la ocupación de plazas en clase preferente, cuando la clase turista esté completa, reservándose la Compañía la decisión de si tal cambio de clase se realizará a favor de pasajeros de pago.

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

En el supuesto de que no existiera plaza en turista y si en primera diera lugar a ocupar la plaza de ésta categoría con abono de una cantidad que será fijada por la Compañía.

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

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 22 del artículo 137.

7.- Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 133, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependen económicamente y conviven con los beneficiarios.

8.- El derecho a billetes reconocido en éstas normas, implica que el Tripulante y sus familiares se provoquen del oportuno billete de pasaje a su cargo los impuestos, seguros, tasas o equivalentes, correspondientes.

Los billetes concedidos sin reserva de plaza darán derecho al Tripulante y a sus beneficiarios a realizar a su voluntad uno ó dos viajes por un total entre los dos de cuatro trayectos.

El origen del viaje ó destino de los billetes, regulado en el presente capítulo, no serán necesario que coincidan con el punto de residencia habitual del Tripulante ó beneficiario.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, en los casos en que se soliciten billetes gratuitos para líneas Europeas o Transatlánticas, los trayectos imprescindibles para enlazar con la iniciación de éstas líneas no serán computados a efectos de limitaciones de los cuatro trayectos que, como máximo, comprende el cupo anual.

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

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

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

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

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

El tanto por ciento del personal que puede volar en estas condiciones no excederá del 5% de las plazas en cada vuelo.

En caso de exceder las solicitudes de este 5% se concesionará una lista de espera de estos trabajadores para su embarque sucesivo por orden de fecha de incorporación al trabajo y, en caso de coincidir ésta, — por orden de presentación.

- Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza, serán condiciones indispensables el disfrute de las vacaciones anuales y tener un justificante del Jefe de la Unidad Orgánica a que pertenezcan, donde se expresa la fecha de su incorporación al trabajo.
- 10.-Los billetes gratuitos 6 con descuento obtenidos por los Tripulantes beneficiarios, tendrán un periodo de validez, para iniciar el recorrido, no superior a dos meses desde la fecha de su emisión. Para el segundo o siguientes cupones de vuelo, se establece como periodo de validez la fecha de 31 de Enero del año siguiente a aquél en el cual se inició el recorrido, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizarán en la fecha que terminen los mismos.

Artículo 135.-EQUIPAJES

Los Tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de treinta kilos de franquicia de equipajes por persona.

Artículo 136.-DESTACAMIENTOS

En los destacamentos superiores a 28 días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito de I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 133 y una empleada del hogar o similar incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otra empleada del hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico, siendo éste segundo billete gratuito II.

Artículo 137.-PERSONAL CON PERDIDA DE LICENCIA, JUBILADO, VIUDAS Y HUERFANOS ESCALA DE RESERVA Y EXCEDENCIA ESPECIAL.

Los Tripulantes que hubieran perdido su licencia, en tanto permanezcan en la Compañía, gozarán de los beneficios que les corresponderían si continuaran en situación de actividad.

A los Tripulantes en situación de reserva 6 de excedencia especial así como a los jubilados, viudas, huérfanos solteros y los incapacitados para todo trabajo, mientras consten y figuren como pensionistas del Montepío les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de Tierra.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

Las cantidades establecidas en la disposición transitoria del V Convenio Colectivo quedan fijadas en las siguientes cantidades:

Tabla D-I

Nivel 5.....	3.282 Ptas.
Nivel 4.....	1.774 ^s
Nivel 3.....	419 ^s

Tabla D-II

Nivel 7.....	3.282 Ptas.
Nivel 6.....	2.250 ^s
Nivel 5.....	1.295 ^s
Nivel 4.....	419 ^s

Estas cantidades se abonarán en 15 Mensualidades anuales.

Segunda

Habida cuenta de las dificultades que entraña la adecuación a que se hace referencia en el artículo 61, ésta se producirá paulatinamente y a medida que las circunstancias lo permitan, comenzando por las filas más altas, es decir la B-747.

Tercera

Durante 1984 se continuarán los trabajos iniciados entre ambas representaciones en orden a modificar la normativa actual del Capítulo referente a los Costes en Vuelo (Anexo III) para adecuar su regulación a la situación actual de la Compañía, estableciendo las debidas contrapartidas recíprocas.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

Las condiciones acordadas en el presente Convenio serán totalmente aplicables en las materias que en el mismo se regulan, quedando, por tanto, sin efecto cualesquier normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan expresamente a ellas.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

Las actuales líneas fuera de normas se adaptarán a lo regulado en el presente Convenio.

Anexo no 1

(Table D-I)

AUXILIARES DE VUELO

Ingresados hasta el 1 de Agosto de 1971

	1C	1B	1A	1	2	3	4	5
Sueldo Base	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559
P.R.V.G. (55 horas)	113.604	106.019	98.183	90.262	77.681	64.887	51.836	38.573
Precio horas atípicas	1.495	1.395	1.292	1.188	1.022	854	682	508
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive)	1.415	1.321	1.224	1.124	968	808	647	481
Precio hora vuelo adicional desde 71 inclusive en adelante	2.066	1.928	1.785	1.641	1.412	1.180	942	701
Precio hora hasta 126 horas actividad laboral (bloque primero)	629	585	542	499	430	359	288	214
Precio hora desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (segundo bloque)	807	755	696	640	551	459	368	274
Precio hora desde 142 horas actividad laboral hasta 149 horas (tercer bloque)	1.112	1.039	958	881	760	635	507	376
Precio hora desde 150 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque)	1.220	1.141	1.055	970	836	699	558	415

Precio de la actividad aérea en tierras 10% hora base de vuelo

Efectividad: de Enero de 1984

(Tabla D-II)

Ingresados desde 1 de Agosto de 1971

	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo base	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559	40.559
P.R.V.G. (55 horas)	113.604	106.019	98.183	90.262	81.909	73.452	64.897	56.223	47.450	38.573
Precio horas atípicas	1.495	1.395	1.292	1.188	1.078	968	854	740	624	508
Precio hora vuelo adicional (desde 55 a 70 horas inclusive)	1.415	1.321	1.224	1.124	1.020	918	808	701	593	481
Precio hora vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante	2.066	1.928	1.785	1.641	1.489	1.333	1.180	1.022	863	701
Precio hora hasta 126 horas actividad laboral (primer bloque)	629	585	542	499	454	408	359	310	265	214
Precio hora desde 127 horas de actividad laboral hasta 141 horas (segundo bloque)	807	755	696	640	581	519	459	399	336	274
Precio hora desde 142 hasta 149 (tercer bloque)	1.112	1.039	958	881	802	718	635	550	463	376
Precio hora desde 150 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque)	1.220	1.141	1.057	975	881	791	699	606	510	415

Precio de la actividad aérea en tierra = 10% hora base de vuelo

Efectividad: 1 de Enero de 1984

NOTA

El sueldo base y la prima por razón de viaje de los Auxiliares de Vuelo, corresponderán, como mínimo, al 40% y 33,33% respectivamente de los conceptos análogos de los Pilotos.

ANEXO N° 2CESO TEMPORAL Y DEFINITIVO EN VUELOA) CESO TEMPORAL EN VUELO

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

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

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

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

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

— A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria alcance el 90% de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo o el 100% en el caso de que el ceso temporal se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los organismos competentes.

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

B) AUXILIARES DE VUELO FEMENINOS EN GESTACIÓN

En materia de Auxiliares de Vuelo Femeninos gestantes, y una vez que los servicios médicos ordenen el ceso en vuelo, se podrá optar por lo siguiente:

- a) Pasar a tierra, en el puesto más adecuado a sus aptitudes, entre las vacantes existentes, percibiendo los siguientes emolumentos:
 - Durante los cinco primeros meses en que permanezcan en tal situación, los salarios garantizados según su nivel (sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada).
 - A partir del sexto mes en tierra y hasta que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad, la prima por razón de viaje garantizada se reducirá al sesenta por ciento.

- b). Cesar temporalmente de prestar servicios en la Empresa, percibiendo una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzados. Se mantendrán las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo y a la Seguridad Social.

Por otra parte, después de dar a luz, los Auxiliares de Vuelo Femeninas podrán optar por las siguientes posibilidades:

- Reincorporarse a la flota en la que estaban cuando causaron baja por gestación;
- Solicitar su incorporación a la Flota DC-9, o a la que en su día se considere de ingreso, por un período obligatorio de dos años, sin perjudicar derechos de terceros. Una vez transcurrido este período de dos años volverán a su flota de origen.

C) CESO DEFINITIVO EN VUELO

Se producirá el ceso en vuelo con carácter definitivo por alguna de las causas siguientes:

- 1.- Pérdida de licencia de vuelo.
- 2.- Alteraciones psicofísicas de carácter irreversible que afecten a las condiciones y requisitos exigidos por el puesto de trabajo.
- 3.- Pase a la situación de Escala de Reserva.
- 4.- Pase a la situación de excedencia especial.

El personal incluido en los puntos 1 y 2 del párrafo anterior pasará a prestar servicio en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad orgánica a que pertenezca, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social Nacional y/o Complementaria, alcance el 90% de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo, o el 100% en el caso de que el ceso definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los organismos competentes. Una vez fijado dicho complemento, los incrementos que se produzcan en las pensiones fijadas por la Seguridad Social no serán absorbidos.

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

La enumeración de las causas a que se refiere este apartado es independiente de cualesquier otras que, por diferentes motivos (enfermedad con baja oficial, sanción, retiro, etc.) tengan un tratamiento especial en otras disposiciones del presente Convenio o en las normas y disposiciones dictadas al efecto.

Las personas que pasen a prestar servicio definitivo en tierra, podrán progresar por la escala de niveles establecidos en el art. 18 hasta un máximo de 2 cambios de nivel a partir del que ostentara en el momento de su pase a servicios en Tierra. El tiempo de permanencia en cada uno de los niveles, incluido el que estente en el momento de su pase a servicios en tierra, será el doble de los períodos de tiempo requeridos a los Auxiliares en servicio activo de vuelo.

Para el disfrute del derecho de progresión de niveles que se establece en el párrafo anterior, será necesario que la persona afectada reúna, concurrentemente, las dos circunstancias siguientes:

- a) Antigüedad mínima de 10 años de servicio efectivo en vuelo en el momento en que se produzca el cese definitivo en vuelo por pérdida de la licencia correspondiente.
- b) Que la pérdida definitiva de la licencia de vuelo obedezca a lesiones de carácter orgánico clínicamente objetivables.

Los Auxiliares de Vuelo que pierdan la licencia con carácter definitivo, como consecuencia de accidente aéreo, del cual se haya derivado secuelas de carácter orgánico, disfrutarán de los mismos derechos anteriormente establecidos aunque no tengan acumulados los 10 años de servicios efectivos en vuelo.

Indemnización perdida de licencia

Con efectos de 1.8.72 para causar derecho a la percepción de la indemnización por Pérdida Definitiva de Licencia se exigirá, como periodo de carencia, el haber cotizado a estos conciertos, por un periodo mínimo de 10 años. Asimismo, quedarán excluidas las pérdidas de Licencia que no obedezcan, exclusivamente, a lesiones de carácter orgánico clínicamente objetivables o que sean consecuencia de un accidente imputable a imprudencia laboral, sin que en el mismo se produzcan lesiones físicas a la persona protegida. No obstante aquellas Personas Protegidas que tengan antecedentes fechados de accidentes en vuelo y a propuesta de los representantes de su Grupo Laboral en la Junta Rectora del Montepio Loreto, podrán percibir la indemnización establecida.

Tanto en los supuestos de ceso en vuelo temporal como definitivo, anteriormente citados, las condiciones de trabajo en materia de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad y transporte se regirán por las normas establecidas para el personal de Tierra. En todas las demás materias que las sean de aplicación, se ajustarán a lo establecido en este Convenio.

En materia de Concierto de Vida, los Auxiliares de Vuelo en esta situación seguirán rigiéndose por las normas actualmente en vigor, del reglamento del Concierto Colectivo de Auxiliares de Vuelo.

Situación de reserva

Los Auxiliares de Vuelo que cumplan la edad de 60 años cesarán en los servicios de vuelo, pasando a la situación de reserva.

Igualmente, podrán pasar a la situación de reserva los Auxiliares de Vuelo que habiendo perdido definitivamente la aptitud para el vuelo tengan cumplidos los 55 años.

La situación de reserva implica la posibilidad de que la Compañía por propia iniciativa utilice los servicios del Tripulante en funciones específicas de asesoramiento y colaboración en tierra, sin sujeción en materia salarial y de jornada a lo establecido para el personal de vuelo en activo o con pérdida de licencia.

El Tripulante que pase a la situación de reserva permanecerá en la misma, como máximo, hasta cumplir la edad de 65 años, o la inferior que en su caso se establezca legalmente para su jubilación por la Seguridad Social con plenitud de derechos.

Durante el tiempo que permanezca en reserva, la Compañía mantendrá al Tripulante en situación de alta ante la Seguridad Social, considerándose por ambas partes en los mismos términos que se viniesen haciendo hasta el momento de pasar a la situación de reserva, aplicándose las mejoras que puedan introducirse por aquella, en dicho periodo en función de lo dispuesto por la Seguridad Social.

Durante el tiempo que media entre el pase a la situación de reserva y el establecido por el Ministerio de Trabajo para la jubilación con plenitud de derechos, la Compañía abonará a su cargo, en 14 mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponder al Tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos 65 años, o edad menor en que se estableciese tal plazofijo de derechos en el momento de pasar a tal situación de reserva, calculada según los haberes, cotizaciones efectuadas y fórmulas vigentes en dicho momento. Tal cantidad será incrementada anualmente en el mismo porcentaje que la Seguridad Social en su régimen general, establecida para sus pensionistas.

La Compañía abonará también en 14 mensualidades una cantidad igual a la que al Tripulante corresponda para la situación de reserva prevista en el vigente reglamento del Fondo Social de Vuelo.

En materia de Concierto Colectivo de Vida, se regirán por las normas actualmente en vigor, del Reglamento del Concierto Colectivo de Auxiliares de Vuelo.

Excedencia especial

A partir de los 55 años, los Auxiliares de Vuelo podrán solicitar voluntariamente su pase a la situación de excedencia especial, que se extinguirá en cualquier caso al cumplir los 65 años o edad inferior que reglamentariamente se determine por la Seguridad Social Nacional para su jubilación con plenitud de derechos.

Desde el momento en que el Auxiliar de Vuelo opte por dicha situación y hasta su jubilación definitiva, percibirá de la Compañía, en 14 mensualidades, una cantidad consistente en el 100% de la pensión que le hubiera correspondido recibir de la Seguridad Social si en ese momento tuviera ya cumplidos los 65 años.

Dicha pensión se revisará actualizándola con la periodicidad y en la cuantía que, en base a los criterios y disposiciones legales, la Seguridad Social establezca para sus pensionistas.

Durante este tiempo, el Auxiliar de Vuelo podrá suscribir un Convenio Especial con la Seguridad Social, cuya cotización será reintegrada mensualmente por la Compañía en la cuantía vigente en cada momento.

D) CESE OPTATIVO EN VUELO DE LOS AUXILIARES

1) Régimen General

Los Auxiliares de Vuelo masculinos y femeninos que lo deseen, con 15 años de servicio efectivo en vuelo (excluidas excedencias y permisos sin sueldo) podrán optar, cumplidos los 40 años y antes de cumplir 46, por una sola vez y con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las dos soluciones siguientes:

a) Cesar al servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio efectivo, computándose a estos efectos sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada del nivel alcanzado.

b) Pasar a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad Orgánica a la que pertenezcan, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como Tripulante Auxiliar, y el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, readjustado al nuevo puesto de trabajo sin que esta última cantidad sea inferior al 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada que tenía en la categoría y nivel al cesar en vuelo.

La Empresa sufragará a su costa y por un periodo máximo de 6 meses los gastos que se originen para adaptar al personal auxiliar que cesa en los servicios de vuelo a su nuevo puesto de trabajo en tierra.

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

2) Régimen transitorio

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1) anterior, los Auxiliares de Vuelo femeninos ingresados en el grupo hasta el 31.12.79, con edad comprendida entre los 35 y 40 años, podrán optar por el retiro anticipado siempre que en el momento de su concesión estén en situación de servicio activo en vuelo. Dicho retiro será con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 42 del Anexo 2 del V.C.C. Sindical del Personal de Vuelo.

CLAUSULA TRANSITORIA PRIMERA

La efectividad de las situaciones de Reserva y licencia Especial se iniciará desde el momento en que por parte de la Representación del Comité de Empresa de Vuelo y de la Compañía así se determine. No obstante, ambas partes acuerden retrotraer, en su caso, sus efectos a uno de Enero de 1.974 si nor parte de los órganos correspondientes del Ministerio de Trabajo así se autorizase.

Hasta ese momento, el ceso voluntario o forzoso en los servicios de vuelo por razón de edad seguirá reglándose por la normativa contenida en el VI Convenio Colectivo para el Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo).

CLAUSULA TRANSITORIA SEGUNDA

Los Auxiliares de Vuelo que a la entrada en vigor de estas normas se encuentren en situación de retiro forzoso o voluntario, hayan firmado Convenio Especial con la Seguridad Social y no tengan cumplidos los 65 años, podrán optar por una sola vez y con carácter irrevocable, por acogerse a las regulaciones relativas al pase a la situación o escala de reserva.

CLAUSULA TRANSITORIA TERCERA

A los Auxiliares de Vuelo que se encuentren en situación de retiro forzoso o voluntario sin haberse jubilado por la Seguridad Social, se les aplicarán las revalorizaciones que a sus pensiones puedan corresponder según las normas que la Seguridad Social dicta para sus pensionistas en cada momento.

CLAUSULA TRANSITORIA CUARTA

Aquellos Auxiliares de Vuelo en situación de retiro forzoso o voluntario, a quienes la puesta en práctica de la normativa sobre situación o escala de reserva no les pueda ser aplicable por un periodo mínimo de 24 meses antes de su jubilación definitiva por la Seguridad Social (estimada fecha en la fecha en que cumplen los 65 años o edad menor que pudiera establecerse para la jubilación con plenitud de derechos), podrán optar por su pase a la situación de reserva o acogerse a la excedencia especial. En este último caso percibirían de la Compañía una cantidad compensatoria por una sola vez.

Anexo nº 3 -X

Anexo nº 3 -III

D E S T A SAUXILIARES DE VUELO

	<u>Comida</u> <u>(1/2 Dieta)</u>	<u>Cena</u> <u>(1/2 Dieta)</u>
<u>NACIONALES</u>	1.341 Ptas.	1.341 Ptas.

EXTRANJERAS

A. 100 por 100 16,48 \$ US 16,48 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.

B. 125 por 100 20,60 \$ US 20,60 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100 10,46 \$ US 10,46 \$ US

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, —— Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, —— Venezuela, —— Costa Rica, Brasil y Dinamarca,

D. 95 por 100 15,66 \$ US 15,66 \$ US

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

E. 80 por 100 13,18 \$ US 13,18 \$ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación.

EFFECTIVIDAD: 1 de Julio de 1984

R E S I D E N C I AAUXILIARES DE VUELO

	<u>Conceptos</u> <u>Residencia</u>
<u>NACIONALES</u>	2.135 Ptas.

EXTRANJERAS

A. 100 por 100 37,24 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.

B. 125 por 100 46,55 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100 41,71 \$ US

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, —— Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, —— Venezuela, —— Costa Rica, Brasil y Dinamarca,

D. 95 por 100 35,38 \$ US

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

E. 80 por 100 29,79 \$ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación.

EFFECTIVIDAD: 1 de Julio de 1984

Anexo nº 3 -IV

D E S T A C A M E N T O SAUXILIARES DE VUELO

	<u>Conceptos</u> <u>Destacamiento</u>
<u>NACIONALES</u>	2.802 Ptas.

EXTRANJERAS

A. 100 por 100 43,81 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.

B. 125 por 100 54,76 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100 49,07 \$ US

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, —— Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, —— Venezuela, —— Costa Rica, Brasil y Dinamarca,

D. 95 por 100 41,62 \$ US

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

E. 80 por 100 35,05 \$ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación.

EFFECTIVIDAD: 1 de Julio de 1984

D E S T I N O SAUXILIARES DE VUELO

	<u>Conceptos</u> <u>Destino</u>
<u>NACIONALES</u>	1.507 Ptas.

EXTRANJERAS

A. 100 por 100 26,29 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.

B. 125 por 100 32,86 \$ US

Las cantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100 29,44 \$ US

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, —— Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, —— Venezuela, —— Costa Rica, Brasil y Dinamarca,

D. 95 por 100 24,90 \$ US

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

E. 80 por 100 21,03 \$ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación.

EFFECTIVIDAD: 1 de Julio de 1984

M. 100.000.000.000

GASTOS DE BOLSILLOMILITARES DE VUELO

Conceptos
Bolsillo de Bolsillo

NACIONALES 896 Ptas.

EXTRANJERAS

A. 100 por 100 12,05 \$ US

Las cantidades citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Mauritania, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudáficana, Túnez y Bolivia.

B. 125 por 100 15,06 \$ US

Las cantidades citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100 13,50 \$ US

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil y Dinamarca,

D. 95 por 100 11,45 \$ US

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

E. 80 por 100 9,64 \$ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación.

EFFECTIVIDAD: 1 de Julio de 1984

ANEXO N° 4RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES CON LA DURACION DE LAS MISMAS

Uniforme de invierno	1 año
Uniforme de verano	1 temporada
Gabardina	3 años
4 camisas blancas	1 año
2 pares de zapatos	
(1 de suela interna anatómica)	1 año
6 pares de calcetines	1 año
2 corbatas	1 año
1 gorra	3 años
1 maletín grande con ruedas y brazos	5 años
1 maletín pequeño con ruedas y brazos	3 años
1 maletín de mano	5 años
1 bolso de documentos	2 años
1 cinturón	2 años
1 chaleco abierto	2 años

NOTA: La gabardina deberá estar provista de un forro con calidad suficiente para que pueda ser considerada como prenda de abrigo. Dicho forro se concederá una dotación si y otra no.

ANEXO N° 5VACACIONES**A) NORMAS GENERALES**

1.- El disfrute de las vacaciones reglamentarias anuales podrá efectuarse según las opciones siguientes:

- a) Ocho días continuados en el período comprendido entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre, inclusivos, de cada año. El resto de las vacaciones se disfrutará ininterrumpidamente fuera del período citado.
- b) Disfrutan las vacaciones en un mes completo o en dos quincenas, fuera del período citado en el apartado anterior.

2.- La asignación de los turnos de vacaciones se hará de acuerdo con las normas sobre puntuación contenidas en el apartado B del presente Anexo.

3.- El disfrute de los días de recuperación se acumulará a los períodos vacacionales no comprendidos entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre. Si las vacaciones se asignasen por quincenas, los días de recuperación se unirán a la primera.

4.- Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al más completo cuando así lo hubiese solicitado el Tripulante y le corresponda por su puntuación.

5.- 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 el período de destacamiento 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 se da pase a la rotación de vacaciones a un Tripulante destacado, se atenderán primero las peticiones voluntarias y en cuanto a los forzados se las incluirá en la rotación total de la flota, no pudiendo en ambos casos la situación de destacado durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

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

7.- Mandos Superiores

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

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Esta puntuación se computará a partir del año 1971 y en base a las puntuaciones que se tuviesen al 31 de Diciembre de 1970. La suma final de puntos así obtenida será la que rige a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

8.- Instructores.

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

9.- No obstante lo establecido en el artículo 38 sobre licencias no retribuidas, si en el período comprendido entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre, la concesión de éstas impidiera o dificultara la asignación de las vacaciones o diera lugar a incrementos de plantilla o a contratación de personal eventual, quedará suspendido, durante el mencionado período, el derecho a las mismas.

B) PUNTUACION

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

	18	28
	Quincena	Guindanca
1.- Julio, Agosto ... 24 puntos	12	12
2.- Septiembre 16 puntos	10	6
3.- Junio 12 puntos	4	8
4.- Abril, Mayo 8 puntos	4	4
5.- Diciembre..... 6 puntos	0	6
6.- Enero, Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre 0 puntos	0	0

Independientemente de las puntuaciones anteriores, el Jueves, Viernes, Sábado y Domingo de Semana Santa, se computarán a razón de un punto por día, y de los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

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

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

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

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

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

Los Tripulantes que cambien de Flota o función, arrastrarán la puntuación que tuvieron en la anterior.

C) PETICIONES

Siendo el principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las Flotas en los distintos meses del año, y que las peticiones de los tripulantes acuerden con las mismas, todo el sistema se establece en función de los períodos vacacionales antes citados.

12) No más tarde del 10 de Noviembre las flotas ofrecerán las disponibilidades existentes en los meses de Enero, Febrero y Marzo, así como los períodos de 8 días comprendidos entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre. En caso de renuncia de algún Auxiliar a disfrutar dicho período de 8 días de vacaciones, se deducirán de la segunda quincena de Junio y de la segunda quincena de Septiembre.

- 2º) No más tarde del 10 de Febrero las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de Abril, Mayo, Octubre, Noviembre y Diciembre, así como los posibles aumentos sobre la oferta anterior para Junio, Julio, Agosto y Septiembre y/o los períodos de 8 días que no se hayan cubierto del cupo de verano.
- 3º) En consecuencia, de los dos apartados anteriores podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones:
- Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la flota antes del día 20 de los meses expresados en los apartados anteriores.
 - Los Tripulantes que no deseen vacaciones en uno de los turnos, por reservarse para otro, lo harán constar así en su papeleta de petición.
 - Los Tripulantes que no envíen contestación a una papeleta o a las dos del año, se entenderá que no tiene preferencia por ningún turno determinado.
 - Los Tripulantes que estuvieren disfrutando vacaciones durante los meses de Febrero y/o Noviembre, y no hubieran recibido las disponibilidades existentes para el período siguiente antes del inicio de sus vacaciones, podrán hacer sus peticiones en los primeros 5 días siguientes a su reincorporación al servicio.

D) ASIGNACION DE TURNOS

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

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

El Tripulante que realice un curso para cambio de flota, y no haya tenido ocasión de realizar petición de vacaciones, para su nueva Flota, podrá formularla durante los 15 primeros días de permanencia en la misma. El mismo tratamiento se concederá a los Tripulantes procedentes de excedencias y licencias no retribuidas. En todo caso, tendrán prioridad las vacaciones que están preavispadas la nueva flota. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras sobre las segundas; quedan exceptuados los casos que se contemplan en el punto seis del apartado A).

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

Voluntarios:

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

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

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él se hayan disfrutado el mes completo de vacaciones, a excepción de los días comprendidos entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre.

Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos y el Tripulante no haya optado por los días de vacaciones comprendidos en el período de verano citado, podrá elegir entre disfrutar dos quincenas, dejando como mínimo tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos períodos forzosos, o el mes completo.

CLÁUSULA TRANSITORIA DE ESTE ANEXO

Ambas representaciones coincidiendo en el interés de una nueva regulación más ágil de las vacaciones, convienen en estudiar conjuntamente una nueva ordenación que, una vez acordada se pondrá en vigor en la fecha que se determine.

ANEXO N° 6

ROTACIONES DE DESTACAMIENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS

A) NORMAS COMUNES

- Todo Tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.
- Cuando razones técnicas impiden a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, lo serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.
- Cuando se tengan dudas "a priori" sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferte, se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 45, 46 y 47, abonándose al Tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponda.

B) PUNTUACION Y NÚMERO DE SITUACIONES

- Con efectividad de 1. 1.82 las puntuaciones de todos los Auxiliares de Vuelo partirán de 0 puntos.
- Solo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencias o destinos asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamientos:	1,00 punto por mes
Residencias:	0,85 punto por mes
Destinos:	0,60 punto por mes

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

— 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 que la tenga más alta.

— Los Tripulantes que cambien de función y aquellos que transitoriamente e involuntariamente pasen a una flota inferior arrastrarán en su nuevo puesto la puntuación acumulada y el número de veces que tuvieron en el anterior.

— Idéntico criterio se aplicará al caso de progresión de flota.

— En caso de regresión voluntaria, se arrastrará el número de veces — de cada situación, siendo su puntuación total, la máxima existente entre los Tripulantes de la nueva flota;

C) PETICIONES

Las Flotas ofertarán por escrito, con la mayor antelación posible — y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamiento, residencia o destino disponibles.

— Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la flota como mínimo diez días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

— Cuando coincidan ajustes en la composición de las Flotas con inicio de destacamiento se tendrá en cuenta lo siguiente:

— Las notificaciones de cambio de flota, siempre que sea posible, han de realizarse previa ó simultáneamente a las ofertas de destacamentos.

— Una vez notificado el cambio de flota, los derechos y deberes del Tripulante en materia de destacamentos estarán en relación con la nueva Flota.

— Por lo tanto, las Flotas, conocidos los Tripulantes que integrarán su plantilla en la fecha en que se inicien los destacamentos, ofertarán a los mismos los turnos disponibles y los tendrán en cuenta para la asignación de los voluntarios y, en su caso, de los forzados si los hubiere.

— Habiendo cuenta de las dificultades que pudieran surgir para la notificación del paso de Flota previamente a la oferta de destacamentos, los Tripulantes que por dicho motivo no hubiesen podido optar a destacamento en la nueva Flota, podrán ejercitarse su opción antes de la asignación definitiva de los mismos.

D) ASIGNACION

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

— Antes solicitud del Tripulante Auxiliar, el orden en la asignación del destacamento, residencia a destino, se hará de acuerdo con las siguientes normas:

1) Se computará por separado el número de veces que el solicitante ha permanecido desde 1.1.70 en cada una de las situaciones de destacamento, residencia y destino.

2) Se hallará la puntuación total de cada solicitante, siendo esta la suma de las puntuaciones correspondientes a cada una de las mencionadas situaciones, computadas desde 1.1.82.

3) El orden de asignación según la función se hará como sigue:

a) La prioridad en la asignación vendrá determinada por el menor número de veces que se haya disfrutado de la situación concreta de que se trate.

b) En caso de igualdad en el número de veces, corresponderá a aquél con menor cifra de puntos acumulados.

c) En el supuesto de que aún existiese igualdad, corresponderá a aquél Tripulante Auxiliar con menor número de orden en el escalafón. Para los Sobrecargos y Auxiliares Principales esto de lo que se sustituirá por el de mayor antigüedad en la función.

En los casos de reducciones en el número de plazas, una vez constituida la situación de que se trate, la reincorporación a la Base Principal se efectuaría lógicamente, por orden inverso al anteriormente enunciado.

4) La situación cubierta por un Tripulante que quedase vacante, antes del término previsto, será ocupada por personal voluntario en la situación correspondiente al tiempo restante y con arreglo a los criterios citados en el punto 3).

Una vez asignado por la Compañía el destacamento, residencia o destino voluntario, no se admitirá la renuncia, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada.

La calificación de fuerza mayor y su justificación corresponde a la Dirección de Personal de la Compañía. En última instancia y a solicitud expresa del interesado, podrá someterse a la Comisión de Interpretación y Vigilancia para su examen e informe.

Forzoso.

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

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

— Cuando un Tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignársele de nuevo otro turno — forzoso de la misma naturaleza, hasta tanto no se haya efectuado una rotación completa de la flota a la que pertenezca (no teniéndose en consideración el número de veces en que el Tripulante haya estado en turnos forzados).

La incorporación de nuevos Tripulantes a una flota se hará, a estos efectos, en el turno que por el orden de su ordenación le corresponda, pero su inclusión no modificará el de la rotación ya establecida.

Cuando la asignación de un destacamento forzoso coincida con vacaciones congojadas en firme, programadas en Diciembre, saliendo de destacamento voluntario o incapacidad laboral transitoria, se dará prioridad a las mencionadas situaciones, quedando el Tripulante, al término de las mismas a disposición de la Compañía para realizar el primer destacamento forzoso que se produzca.

• Todo Tripulante a quien le hubiese sido asignado un turno forzoso podrá cambiarlo con otro Tripulante si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque. En tanto ambos Tripulantes no hayan cubierto el turno que específicamente corresponda a cada uno, no podrán volver a realizar un nuevo cambio. En este supuesto, a ambos Tripulantes se les aplicará la puntuación establecida para los turnos asignados con carácter voluntario.

• Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una Flota a punto o puntos fuera de la Base Principal, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

ANEXO N° 7

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

Artículo 1º.— ENFERMEDAD

A partir del 1 de Enero de 1952, en las circunstancias y condiciones que se establecen en el párrafo siguiente, la Compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social Nacional y el Fondo B, en caso de enfermedad, hasta el tope del 100% del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando corresponda, gratificaciones de destacamento, residencia y destino en su caso, pagas extraordinarias y paga de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que se abonen con carácter general o pactado.

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de 14 días y hasta 14 días inclusive. En el primer caso, la Compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad en la de menos de 15 días, el importe de tal complemento que corresponderá a los primeros siete días se destinará al Fondo Solidario Interno, durante la vigencia del presente Convenio, la persona a la que se aplique esta norma verá actualizadas sus emolumentos en y con cualquier mejora que afecte a los conceptos mencionados en el párrafo anterior, pactados o que se pacten, en la medida y momento en que se aplique.

Artículo 2º.— ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL

Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o hasta que el Tripulante pase a regístrate por lo previsto en el artículo 58 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento previsto para otra, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Montepío en su caso, obteniendo al 100 por 100 de los conceptos, condiciones especificadas en el artículo anterior.

Artículo 3º.— NORMAS COMUNES

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma las partes de baja, confirmación y alta de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entienda que no procede la baja en los casos que pudieran presentársela, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante lo impiden prestar servicios en vuelo, entenderán las correspondientes partes, que tendrán, a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados A) y B) del Anexo n° 2, del Convenio, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

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

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

Cualquier disposición complementaria en orden al control que se pueda dictar, se someterá previamente a la representación de los Tripulantes Auxiliares para su aprobación.

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

Salvo que el facultativo competente de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social lo estimeas improcedente, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía si no hallase en uso de permiso, y la base principal si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante que deba reincorporarse a su base, dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo 2º del artículo 103 del vigente Convenio.

Si, como consecuencia de las gestiones que efectúe el Servicio Médico de la Compañía, se demuestre que el dictamen del facultativo de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social careciese de justificación real, tendrá derecho la Compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionalmente recibir la asistencia en centros sanitarios o por médicos distintos a aquellos asignados por facultativos de IBERIA y sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe tanto al centro asistencial como al facultativo, valorada por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

d) La Compañía abonará a las personas en situación de baja por enfermedad o accidente el conjunto de los emolumentos que le correspondan a través de la Empresa, resarciéndose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja, pasen a regístrate por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Artículo 4º.— RECURSOS

Si estás inconforme con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir de 31 días de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca, y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurrían dentro del año natural, a la Resolución de un Tribunal Médico presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y no hubiere tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

Si la Resolución fuere favorable al Tripulante se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

ANEXO N° 8

PARTICIPACIÓN, APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL CONVENIO

A) FUNCIONES DE LAS SECCIONES SINDICALES

Las Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección podrán:

- 1.- Pifiar comunicaciones sindicales en los tablones destinados a tal fin en los locales de la Empresa, tablones que serán distintos a los del Comité. Estas publicaciones deberán ir conformadas con el sello o firma de la Sección o Delegado responsable de la misma. Una vez publicadas deberá ser informada la Dirección de su contenido.
- 2.- Difundir publicaciones y avisos de carácter sindical o laboral, a los trabajadores de la Compañía, a la hora de entrada y salida del trabajo.
- 3.- Recaudar las cotizaciones de sus afiliados; fuera de las horas efectivas de trabajo, y, con la conformidad de los mismos, indicar a la Compañía el descuento de las cuotas correspondientes a través de la nómina respectiva.
- 4.- Reunirse los miembros de cada Sección Sindical para tratar temas laborales o sindicales, una vez al trimestre, en los locales de la Empresa destinados a este fin, fuera de las horas de trabajo y previa petición a la Dirección.
- 5.- En la negociación del Convenio podrán ser interlocutores el Comité de Empresa o las Secciones Sindicales, si las hubiere, siempre y cuando éstas y la Dirección se reconociessen mutuamente capacidad, dichas Representaciones Sindicales constituyan la mayoría del Comité.
- 6.- Elegir delegados sindicales que los representen ante la Compañía y plantear ante ésta la problemática laboral de sus afiliados. Los delegados sindicales tendrán las garantías y facilidades que establecen la normativa y la práctica vigente.
- 7.- Utilizar expertos en la negociación de Convenios Colectivos, previa acuerdo con la Dirección en cada caso, para determinar el número.
- 8.- La Empresa dará facilidades de información al Colectivo de Auxiliares de Vuelo, a través de sus Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección de la Compañía.

B) FUNCIONES DEL COMITÉ DE EMPRESA

El Comité de Empresa, sin perjuicio de las condiciones establecidas en la legislación general, tendrá las siguientes competencias:

- 1.- Recibir información sobre la situación general de la Empresa, que le será facilitada trimestralmente.
- 2.- Conocer el balance, cuenta de los resultados y la memoria de la Compañía, y cuantos documentos se dan a conocer en la Junta de Accionistas.

8.- Pedir informe no vinculante, previo a la ejecución por parte de la Dirección de las decisiones adoptadas por ésta, sobre las materiales siguientes:

- a) Reestructuraciones de plantilla, ceses totales o parciales, definitivos o temporales de aquella.
- b) Reducciones de jornada, así como traslados total o parcial de las instalaciones.
- c) Planes de formación en materia de Auxiliares de Vuelo.

4.- Recibirán información sobre:

- a) Sanciones derivadas de faltas muy graves.
- b) Adscripción a los puestos de trabajo en tierra con ocasión de bajas circunstanciales o definitivas en vuelo.
- c) Estadística sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad y el movimiento de altas y bajas.

5.- La Dirección de la Compañía se compromete en materia de Selección de Auxiliares de Vuelo de nuevo ingreso, en los siguientes términos:

- a) La Compañía informará con una antelación entre 20/30 días al Comité de Empresa de Vuelo de las convocatorias y sus características.
- b) El Comité de Empresa de Vuelo podrá nombrar un representante con voz y con voto que estará presente en las diferentes pruebas.
- c) El Comité de Empresa de Vuelo si lo considera oportuno podrá, sin que sea vinculante para la Empresa, hacer las observaciones pertinentes sobre la naturaleza de las pruebas de selección.

6.- Ejercer una función de vigilancia sobre:

- a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, seguridad social y empleo.
- b) Las condiciones de seguridad e higiene en las que se desarrolla el trabajo de los Tripulantes Auxiliares.
- c) Alojamiento de Tripulaciones Auxiliares.

7.- Ambas representaciones, reconociendo la libertad discrecional que la Dirección de la Empresa tiene para determinar el número convencional de la tripulación auxiliar comercial por avión, ponen de manifiesto su mutuo interés en ordenar su estructura de trabajo y adecuar el actual número de sus componentes. Para ello, se assiduará conjuntamente su problemática, atendiendo a las necesidades comerciales en cada momento y en función de los factores objetivos siguientes:

- Índices de ocupación.
- Número de claves a atender en cada servicio.
- Tipo de servicio al pasajero (comida entregada en el momento del embarque, comida fría y comida caliente).
- Duración de la etapa.
- Ventas a Bordo.

Para el desarrollo y cuantificación de la nueva política sobre la composición de tripulaciones auxiliares, se constituirá una Comisión Paritaria formada por cuatro miembros del Comité de Empresa de Vuelo y otros cuatro de la Dirección de la Empresa, éstos últimos pertenecientes a la Subdirección del Servicio de a Bordo y a la Subdirección de Relaciones Laborales Vuelo.

Los estudios y conclusiones estarán finalizar el 31 de Agosto próximo, poniéndose en práctica el 1 de Noviembre de 1.984, procediéndose con carácter inmediato a la evaluación de la repercusión en la contratación de auxiliares fijos-duraderos y eventuales. En todo caso la fijación del número necesario se contratará de este tipo de personal corresponderá a la Dirección de la Empresa.

Para la instrumentación de estas medidas la Dirección procederá a la creación de una unidad de control responsable de la aplicación estricta de esta norma.

Esa unidad, periódicamente, remitirá a la Comisión Paritaria la información pertinente para que ésta pueda efectuar un adecuado seguimiento del cumplimiento de la norma.

Asimismo, esta Comisión analizará los siguientes aspectos:

- a) Respetando el derecho a la organización del trabajo que corresponde a la Dirección de la Empresa, las normas de trabajo en las cabinas de pasajeros, cuyos acuerdos tendrán carácter ejecutivo.
- b) Información, consulta previa y desarrollo en los aspectos relativos a:
- Equipos fijos y móviles del avión, tanto de los nuevos aviones que Iberia pueda incorporar en el futuro, como las modificaciones que pudieran introducirse en las que componen actualmente sus diferentes flotas.
- Configuración de los diferentes servicios, tanto regulares como "charter".

En el caso de que no se alcancen los objetivos fundamentales pretendidos con la creación de la Comisión Paritaria, cualquiera de las partes quedará liberada de sus compromisos.

8.- La gestión de las obras sociales y de los beneficios se realizará a través de Comisiones, que desarrollarán sus funciones bajo el principio de codeterminación.

9.- En los casos en que se tenga que emitir informe, se hará en el plazo máximo de 15 días, a partir de la correspondiente comunicación.

10.- Los Auxiliares de Vuelo estarán representados en el Comité de Seguimiento y Control del Régimen de Vinculación de la

del Comité de Empresa de Vuelo, participando igualmente en la elaboración del Plan Estratégico y de la propuesta del Contrato-Programa en lo relativo a su contenido y cuantificación.

11.- Antes del 30.9.84, se formalizará un acuerdo específico de ayudas al Comité de Empresa de Vuelo.

C) REPRESENTACIÓN

1.- La Compañía reconocerá a las Secciones Sindicales de Personal de Vuelo de los Sindicatos y Asociaciones Sindicales legalmente constituidos, con representación real en el colectivo de Tripulantes - Auxiliares, cuando posean un grado de afiliación en IBERIA superior al 10% del censo de trabajadores del Centro de Trabajo de Vuelo o del 20% de su Colegio Electoral, lo que deberá acreditarse fehacientemente.

Dicho reconocimiento se mantendrá en tanto subsistan las circunstancias y condiciones expresadas.

2.- IBERIA reconocerá al Sindicato de Auxiliares de Vuelo (SAV) por tener acreditadas fehacientemente las condiciones y circunstancias indicadas en el punto anterior.

3.- IBERIA podrá establecer expresamente con dicho Sindicato, y con aquellos otros cuyas Secciones Sindicales pudieran acreditarse ante la Compañía en los términos expresados, lo que considera oportuno entre los mismos y la Empresa.

D) APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO

1.- Funcionarán en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo.

2.- La Representación de los Tripulantes Auxiliares en dicha Comisión estará compuesta por miembros del Comité de Empresa de Vuelo.

3.- Los Representantes de la Compañía en la Comisión de Interpretación y Vigilancia serán designados libremente por la Dirección.

4.- La Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrá competencia en aquellos temas relacionados con el Convenio, tales como turnos de vacaciones, rotaciones de Destacamentos, Residencias, Descansos, - transportes de Tripulaciones Auxiliares, vestuario, y de todas las cuestiones que puedan afectar en el presente o en el futuro al grupo de Auxiliares de Vuelo.

5.- La Comisión se reunirá normalmente cada mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo requiera la urgencia o necesidad de las mismas. Se procurará que las decisiones sean tomadas por acuerdo unánime de las partes.

6.- Las decisiones de La Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrán carácter ejecutivo e inmediato.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

25059

REAL DECRETO 2014/1984, de 26 de septiembre, por el que se amplía la declaración de materias primas minerales y actividades con ellas relacionadas, calificadas como prioritarias a efectos de lo previsto en la Ley 8/1977, de 4 de enero, de fomento de la minería.

El Real Decreto 1680/1983, de 23 de mayo, prorrogó, a efectos de lo previsto en la Ley de Fomento de la Minería, hasta el 31 de diciembre de 1983, la relación de materias primas minerales y actividades con ellas relacionadas, que fueron declaradas prioritarias por los Reales Decretos 890/1979, de 16 de marzo, y 2748/1981, de 19 de octubre. Igualmente y a fin de cumplimentar lo establecido en la disposición final primera de la Ley 54/1980, de 5 de noviembre, de Modificación de la Ley de Minas, declaró como prioritarias las materias primas minerales que se incluyeron en la sección D) y que no fueron objeto de tal calificación en disposiciones anteriores.

El desarrollo y ejecución de los programas de acción de carácter plurianual, así como la efectividad de los instrumentos que se derivan de la aplicación de las disposiciones mencionadas, aconsejan su prórroga, de modo que las actividades, tanto públicas como privadas, no se vean afectadas.

Asimismo, el potencial excedentario que presenta la barita con excelentes perspectivas exportadoras recomienda su inclusión como sustancia prioritaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de septiembre de 1984,

DISPONGO:

Artículo único.—Se amplían hasta el 31 de diciembre de 1984 las declaraciones como prioritarias de las materias primas minerales y actividades con ellas relacionadas, a las que se hace referencia en el Real Decreto 1680/1983, de 23 de mayo, añadiendo la barita en las actividades previstas para las sustancias de potencial excedentario.