

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. Periodo de disfrute

El periodo de disfrute comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 1985 y podrá prorrogarse por un máximo de tres periodos 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 periodo 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 periodo 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 Organismo 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 periodo 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 tramitará a través de la Comisión de Investigación de la Universidad o del Organismo 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 RESOLUCION 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:

Primero.—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 esta 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 Empresa y de los trabajadores.

III CONVENIO COLECTIVO DE LA COMPANIA IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S. A., Y SU PERSONAL DE VUELO (AUXILIARES DE VUELO)

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- AMBITO DE APLICACION

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

Artículo 2.- OBJETO PERSONAL

El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de la Compañía de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S.A., con contrato indefinido, encuadrados en el grupo de Auxiliares de Vuelo, excepto líneas y ferrocarril, en las situaciones contempladas en el mismo.

Las Tripulantes Auxiliares que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio de la Compañía, se regirán por lo expresamente regulado en el Anexo no 2, en las circunstancias específicas que en cada caso correspondan.

Se excluyen del presente Convenio:

- a) El personal contratado en otros grupos laborales cuando eventualmente precisara estar en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
b) El personal contratado temporal fijo discontinuo o eventual, que se regirá por lo establecido en las leyes que regulan el contrato de trabajo. En el caso de Empresa de Vuelo, deberá ser autorizado si se alterara el estado de contrato de trabajo actualizado en el momento para el personal contratado a plazo fijo.

El presente Convenio, cualquiera de los grupos laborales que integran el personal de vuelo, alcanzará su nuevo Convenio Colectivo o pacto de empresa natural que en su conjunto y en cómputo global resultare más beneficioso que el presente VIII Convenio de Auxiliares de Vuelo, se aplicará a la aplicación del mismo a todos los Auxiliares de Vuelo.

Artículo 3.- VIGENCIA TEMPORAL

El presente Convenio entrará en vigor el día 16 de Mayo de 1984. Su vigencia se extenderá hasta la fecha hasta el día 31 de Diciembre de 1985, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se indiquen vigencia distintas.

Será prerrogativa por la falta por periodos de vacaciones, si con antelación mínima de dos meses a su vencimiento no se ha producido oficialmente la revisión o renovación por cualquiera de las partes.

Artículo 4.- CARÁCTER DE VIGENCIA Y ABSORCIÓN

Cuando mejoras o modificaciones se establezcan, produciendo la compensación de aquellas que de carácter voluntario o pactado hubiera ya otorgado la Compañía. Asimismo, 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 este Convenio, con carácter "ad-personam", si globalmente superan las condiciones de este 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 ó todas cláusulas obliga a revisar las condiciones recíprocas que las partes hubieran hecho.

Artículo 6.- CLÁUSULAS FAVORABLES

Cuando la interpretación del texto del Convenio se plantee a soluciones distintas de aplicación en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los Tripulantes.

Artículo 7.- EFECTOS DEL 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 norma en los ingresos garantizados en este Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

PRINCIPIOS INFORMADORES

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 confía y evitar toda negligencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Artículo 9.- SERVICIO, VUELOS, PERICIA Y CONDUCTORES

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 mejorar su formación a la altura de las misiones que le corresponden.

guardar por conducto individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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 aterrizaje. Asimismo, todos los Tripulantes deberán asistir 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 desempeño 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.- REMUNERACION TRIPULANTES AUXILIARES

a) Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase siempre que actúen en equipo, en aviones que la Empresa utilice en régimen de alquiler y en los de Compañías asociadas o contratadas con aquella, aunque sean operados 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, de acuerdo con las licitaciones de experiencia, preparación y conocimientos indispensables para volar en los aviones de que se trate.

b) La limitación que se refiere al 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 Pactos o otros pactos suscritos con el país de que se trata por el Estado Español. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo "ATLAS" o KESU, 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 rigen 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 desarrollen 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 obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de aceptar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o 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 este 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 aviones 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

Artículo 13.-

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, prevaleciendo su nueva redacción cuando existe contradicción, lagunas o prolijas de interpretación en el ámbito personal.

Artículo 14.- CONDUCTORES

Persona a quien la Dirección de IBERIA puede asignar obligatoriamente el mando de un avión en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Artículo 15.- TRIPULANTE AUXILIAR

Tripulante en posesión de licencia y calificaciones que permitan desempeñar las obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en relación a la seguridad, atención y bienestar de las personas 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. Haberán realizar, asimismo, los servicios de auxilio y asistencia al vuelo en que toquen parte, que consisten en proporcionar información a los pasajeros y tripulantes de la Compañía.

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 asigna. Todo ello no será exclusivamente a la Flota B-747, sin perjuicio de que la Compañía pueda, en el futuro, ampliarlo en otras flotas.

Artículo 18.—

Se establece la siguiente clasificación, por niveles a efectos solamente de condiciones administrativas y remunerativas:

Ingresados hasta el 1 de Agosto de 1974	Ingresados a partir del 1 de Agosto de 1974
Nivel 10	Nivel 10
Nivel 13	Nivel 13
Nivel 14	Nivel 14
Nivel 1	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5
	Nivel 6
	Nivel 7

Artículo 19.— ORDENACION DEL PERSONAL

El personal Auxiliarias de Vuelo, masculino y femenino, está integrado en una sola relación ordenada:

Esta ordenación vendrá dada por la entidad envuelto en el grupo dentro de la Compañía y por el cumplimiento de las regulaciones específicas dadas en el Capítulo Cuarto.

En la relación elaborada de acuerdo con este criterio, constará 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 el 31 de Diciembre de cada año, la ordenación del Personal a que se refiere este artículo que será publicada en el mes de Marzo.

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 constatare con la superación satisfactoria del período de prueba de acuerdo con el artículo 14.

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, entendiéndose como tal las fechas del primer vuelo en concepto de sobrecargo o auxiliar principal que fuese asignado al Tripulante. A tales efectos, dentro de un mismo Grupo y a su fiscalización, 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 escala correspondiente lo determinará igualmente la mayor antigüedad en vuelo como Auxiliar.

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

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se regirán por lo dispuesto en el artículo 19.

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.— VUELO

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

CAPITULO IV

INGRESO, PROMOCION Y REGRESION

Artículo 23.— INGRESO

Cualquier ingreso de Auxiliarias 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 mismo 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 hubiera, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán estrictamente 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 1984 y 1985 se garantiza el empleo del personal fijo de plantilla que no pueda bajar por motivos de jubilaciones forzadas y/o voluntarias.

Asimismo, desde 1 de Noviembre de 1984 a 31 de Diciembre de 1985 la plantilla estructural de personal fijo se establece en 1.000 Auxiliares de Vuelo.

Artículo 24.— CONDICIONES Y BUENAS DEL TRABAJO

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 físicas, técnicas, 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 sufrirá el pasar de un avión a otro, se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de los Unidades Orgánicas correspondientes, a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para optar a estas pruebas, y con arreglo al número de orden que correspondiera 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 orden de ordenación.

No obstante lo anterior, cuando un Tripulante Auxiliar se encuentre en cualquiera de las situaciones de desvinculación, residencia o destino de carácter voluntario, no existirá para el mismo progresión durante el período de duración de dichas situaciones, optando a la progresión el tripulante inmediatamente posterior, excepto en aquellos casos en que, por necesidades de la Compañía, desapareza total o parcialmente la situación de que se trata, en cuyo supuesto el Tripulante Auxiliar se reincorporará a la base principal a su flota de origen, ocupando el puesto en ella que por antigüedad le correspondiera, y aplicándosele a partir de ese momento las condiciones generales de progresión.

Asimismo, si durante un desvinculación, residencia o destino voluntario se produjera regresión por necesidades del servicio, el tripulante en cualquier de estas situaciones no se verá afectado por dicha regresión, ocupando su turno al momento anterior de su flota. Si se trata de un desvinculación voluntario, una vez incorporado al desvinculado a su flota en la base principal, permanecerá entre ellos. Dicha permanencia se prolongará a partir del día 15 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.— RESERVA VOLUNTARIA

La concesión de las reservas 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 el último de nuevo ingreso en la misma.

2º.- A efectos de cómputo de situaciones de Desvinculación, Residencia y Destino voluntarios y forzados, arribará a la nueva flota tanto el número de horas como de puntos que tenga acumulados, salvo que en esta nueva flota existiera algún tripulante con mayor número de puntos, en cuyo caso la situación que se le asignaría sería la mínima existente en dicha flota.

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

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

Las vacantes producidas 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 a igualdad de fechas por la antigüedad en vuelo.

Artículo 28.— RESERVA A LA PROGRESION

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

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

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

La excedencia para la Compañía, obligatoria de conceder excedencia en régimen de suplente a una por cada veinte o treinta días de cada flota y a razón de un día de prestación de servicio en el momento de la prestación.

Ante de la resolución anterior, la petición de excedencia se despidará necesariamente en el plazo de tres meses a partir de su presentación, cuando en los motivos hayan sido debidamente justificados. Estos motivos deberán estar fundamentados en la petición y su falta de veracidad dará origen a la denuncia de incumplimiento del contrato de trabajo. No será motivo que cause la denuncia de la excedencia voluntaria el que el interesado obtenga su nueva prestación de servicios en una empresa de líneas aéreas.

Todo Tripulante en situación de excedencia podrá solicitar su reincorporación antes de la caducidad de la misma.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca, y por el orden que le correspondiera, teniendo en cuenta primero la fecha de caducidad de la excedencia, y, en esta ordenación la antigüedad en la Compañía.

Para tener acceso a la vacante producida, habrá de superar, satisfactoriamente, los reconocimientos médicos del OVA y de la Compañía. Con la autorización médica y su licencia en regla, reincorporará 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 reconocimientos médicos y pruebas prácticas. Dicha reincorporación se efectuará en la fecha en que estaba al pasar a la situación de excedencia.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo y 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 lleven más de 15 años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Artículo 40.- EXCEDENCIA FORZOSA

Hará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público que igualmente 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 dura la prestación de servicios en el cargo que la determina, computándose este período sólo a efectos de antigüedad.

La reincorporación deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que originaba, 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 reconocimientos médicos que igualmente determine para lograr el cumplimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderá 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 dure esta situación. Este período los beneficiará como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se continuará la cotización al Montepío de Retiro y los será abarcado el tiempo que dure su prestación, con exclusión de la prima por riesgo de vida y enfermedad.

Artículo 42.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considera en esta situación al Tripulante que transitoria o permanentemente se encuentre 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 están señalados.

A efectos de promoción se considerará 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, acordarán 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 por el tiempo que se exige en dicho apartado.

CAPITULO VI

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

Artículo 43.- BASE PRINCIPAL

Es aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y donde 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 destacamento, residencia, destino o contrario.

Artículo 45.- DESTACAMENTO

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

La duración mínima del destacamento con carácter de base será de 31 días.

Artículo 46.- RESIDENCIA

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

Artículo 47.- BASES

El lugar al que un Tripulante tiene que desplazarse en régimen de residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía, en situación 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 servicio de servicio, tanto desde que el Tripulante abandona la base de operación en el aeropuerto donde tiene la base, hasta su regreso a dicha base, como más de 30 minutos.

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

Este tiempo no excederá de 432 horas al mes.

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

Artículo 50.- ACTIVIDAD AEREA

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 concluido el último 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 se computará desde el momento de un período de descanso.

Las presentaciones en los aeropuertos deberán efectuarse treinta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y no días y una hora en los vuelos largos.

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

Artículo 51.- ACTIVIDAD SERVICIO TIERRA

La comprende entre las veintidós horas y las veintidós minutos del lugar donde se inicia la actividad.

Artículo 52.- ACTIVIDAD SERVICIO TIERRA

La comprendida entre las veintidós horas y las veintidós minutos del lugar donde se inicia la actividad.

A efectos de retribución, la aplicación de esta actividad se hará fijando el número de horas que correspondan 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, en el momento de despegue, hasta que se ha realizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y con paradas sus motores, (tiempo "entre calzadas").

En el cómputo 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 carga;
- 3. Velocidades reales;
- 4. Ruido, aceleración-despegue, subida, aceleración, descenso, aterrizaje, aproximación, aterrizaje y rodaje;
- 5. Las rutas y maniobras marcadas por la Autoridad de 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 configuración actual, no imputable a la Compañía ni a los Auxiliares en Vuelo, sino a factores externos, AIC, etc. queda establecido en 13 minutos.

Se confeccionarán las programaciones mensuales con los tiempos de perfil de vuelo correspondientes a cada trayecto y calculadas en función de lo establecido en el apartado anterior, a efectos económicos excluyéndose:

Con efectividad de 1 de Enero de 1985, el cómputo de los tiempos de vuelo en función de Perfil de Vuelo (horas base), se realizará para todas las flotas, previa actualización de velocidades en las flotas que proceda, con el 80% de la carga de pago y el 50% de componente de viento.

Artículo 54.- HORAS DE DESCANSO

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

Artículo 73.- EJECUCION OPCIONAL DEL CONCIERTE DE PROGRAMACION

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 o cumplidos los 30 años de edad, se podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a la Prima poración de viaje y compensación, compensándola con días libres adicionales al mes por su deficiente 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 preferencias se establecerán por riguroso orden de antigüedad en vuelo.

Artículo 74.- ADECUACION DE LA PRODUCTIVIDAD DE LOS TRIPLANTES AERIAS A LOS DE OTRAS COMPAÑIAS AEREAS DEL MUNDO DE ANALOGAS CARACTERISTICAS

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

SECCION SEGUNDA: LIMITES Y REGULACIONES

Artículo 75.- LIMITACIONES

Además de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta Sección.

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

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

Las condiciones de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días libres y días festivos, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes que descomponen las mismas funciones en una flota determinada y están 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 quedan 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 preparándose en cuanto a número de horas de vuelo, días libres, etc. a las correspondientes niveles de actividades y descansos establecidos para un mes.

La Dirección de la Compañía y los representantes de los Tripulantes Aéreos podrán solicitar que pueda haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor cumplimiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a tener la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos límites más específicos, una vez examinadas todas las circunstancias.

Artículo 77.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

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 Etapas	Actividad Límite
07,01 - 13,00	1	14,00
	2	13,30
	3	13,00
	4	12,30

Despegue programado (hora local)	Nº de Etapas	Actividad Límite
13,01 - 19,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	11,30

Despegue programado (hora local)	Nº de Etapas	Actividad Límite
19,01 - 01,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	11,30

Despegue programado (hora local)	Nº de Etapas	Actividad Límite
01,01 - 07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	11,30
	6	10,30

Se configurarán destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de regular líneas fuera de normas que tendrán como límite 14,15 horas de actividad aérea con independencia de la hora de salida y el número de etapas a realizar. Se aplicará el incremento porcentual del Comandante, recogido en el artículo 78, limitándose en todo caso el número máximo de aterrizajes.

Artículo 78.- LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO CONSIDERADO CASO A CASO

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Valores largos	Valores cortos y medios
Horas al mes	80	77
Horas al trimestre	245	216
Horas al año	800	734

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

	Valores largos	Valores cortos y medios
Horas mes	85	81
Horas trimestre	240	243

A estos efectos la Flota A-300 se equipará a B-747 y B-707. A efectos de programación, los tiempos de los distintos tramos se contarán de acuerdo con los tiempos reales de vuelo de las aeronaves del Ejeccutivo anterior, incluyendo el estaje.

Artículo 79.- LIMITE 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.- LIMITE DE SERIE DE SERVICIOS

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

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

En una serie de servicios programados, no se podrán romper más de dos veces consecutivas cuya zona de tierra 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 las que en su día se queden negociadas.

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.- LIMITE DE ETAPAS

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de la establecido en el art. 77. A estos efectos, dicho número incluirá las etapas que correspondan al vuelo de situación programado, independientemente de las alteraciones que puedan haber en la ejecución. No obstante, en los vuelos intercontinentales conertos que efectúan Tripulantes con base en un punto de estos países, el número máximo de salidas 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 máximo de diez días mensuales.

En los trimestres naturales segundo y tercero se podrán programar además de 33 días libres por trimestre, compensándose los dos días libres a programarse en los mismos a lo largo del año natural.

Los días libres se disfrutarán en las condiciones siguientes:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- b) Eya cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Al menos restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de 48 horas.
- c) 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 tendrá señalado en la programación.

Durante los programas de los cursos teóricos, deberá respetarse como mínimo los días de semana, a partir del sábado a medio día.

e) Cuando un Tripulante esté sujeta 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.

f) 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 esta apartado sobre días libres. En este caso, los Tripulantes podrán optar, por recibir íntegramente la gratificación de destacamento que se detalla en el Anexo nº 3, siendo el alojamiento a su cargo, o recibir el 75% de dicha gratificación, más fondos en el hotel designado según lo establecido en el artículo 113 cuyo coste será a cargo de la Compañía.

g) 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 partida de cualquier día libre de entre los mencionados días de variación será de 48 horas.

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

ANEXO VII
CONDICIONES

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 docecientos.

- 1.- Premios de antigüedad.
- 2.- Plus de nocturnidad.
- 3.- Plus de familiaridad.
- 4.- Plus de razón de viaje garantizada.
- 5.- Plus de actividad aérea en tierra.
- 6.- Plus de actividad laboral.

- 1.- Plus de familiaridad de viaje por:
 - a) Horas atípicas
 - b) Horas de vuelo adicionales
 - c) Actividad aérea en tierra
 - d) Actividad laboral

- 2.- Plus de nocturnidad
- 3.- Ventas a bordo
- 4.- Protección a la familia

Artículo 88.- SUELDO BASE

Los sueldos base son los expresados en el Anexo nº 1

Artículo 89.- 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 docecientos.

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 femeninas que a 1.3.71 tuvieran devengados trienios al 11,35%, seguirán a título personal conservando este beneficio, ha sido devengado a partir de ese momento al devengo de trienios al 7,5%.

Artículo 90.- 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 entenderá como "actividad aérea en tierra", la diferencia 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 computará transcurrido 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 descenso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los siguientes conceptos: a - horas de vuelo realizadas en las cuantías de cobro (horas de base); b - horas de vuelo de sustitución (100 por 100 de las horas de base 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 estipulado 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 (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales) siempre que no se realice ningún vuelo, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

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

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

Quedan excluidos de estas garantías los días pasados en desmontajes, en atenciones y destinos en los que no se produzca vuelo.

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a 23 horas de vuelo.

Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque	126
Segundo bloque	127/141
Tercer bloque	142/149

Los precios de Concepto Bloque de Actividad Laboral, atípica, serán los señalados en el Anexo nº 1.
El precio de la hora de vuelo base se devengará 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 91.- PLUS DE NOCTURNIDAD

En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el art. 53 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 cesaron dentro del mismo, se les abonarán estas gratificaciones prorrateando en la parte de acuerdo con el tiempo trabajado, para lo cual la fracción de mes se computará como unidad completa.

Artículo 95.- PROTECCION A LA FAMILIA

Establécido 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 hubieron optado por el régimen vigente en 31 de Diciembre de 1966, percibirán los puntos que tuvieron acreditados hasta la fecha a razón de 300 pts. y los que posteriormente les correspondan de por 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 registrarán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Artículo 96.- GRATIFICACION 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, o parte proporcional en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva después de celebrarse la Junta General de Accionistas, en los meses de Abril ó 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 1% del total de ventas liquidadas en los vuelos que realice con 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 registrarán las mencionadas ventas que se realizará antes del 31.12.85.

Artículo 98.- GRATIFICACION 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 e en su defecto la establecido en el artículo 82, apartado f).

Artículo 99.- GRATIFICACION 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.- GRATIFICACION 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.- GRATIFICACION 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 entrarán al Fondo Social de Vuelo.

Artículo 102.- GRATIFICACION AUXILIAR PRINCIPAL

El Auxiliar Principal percibirá una gratificación de 10.000 pts. en 14 pagas 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 obtención de las cantidades consolidadas al Fondo Social de Vuelo.

Artículo 107.—RECONSTITUCIÓN DE LOS TIEMPOS DE VUELO, RESERVENCIAS

Los efectos económicos de desvío de residencia o destino, no se computarán en los plazos de tiempo previstos, el Tripulante Auxiliar se computará en la reconstitución que le correspondiera por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando la actividad de los plazos previstos tenga lugar por causa no imputable al Tripulante, éste recibirá, en caso de permisos justificadas, los días de licencia correspondientes.

Artículo 108.—CURSOS Y COMIDAS EN SERVICIO, TRIPULANTES

A) Desviaciones

A efectos económicos la situación de incidencias generará 2,53 horas de vuelo por día paralizado en esta situación y 2,53 horas de actividad laboral.

Cuando a un Tripulante en incidencias le sean rendidos servicios de otra línea se computará a efectos económicos como sigue:

- a) Los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) de vuelo y 5,00 horas de vuelo y el 100% de la actividad laboral.
- b) Los de los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) de vuelo y 2,53 horas de vuelo y el 50% de la actividad laboral.

c) Cuando se combinen las situaciones a) y b) se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya paralizado en cada una y la suma de ambas dando el importe que correspondiera.

A efectos económicos el retardo generará 2,53 horas de vuelo por día paralizado 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 rendidos como alumnos y comisiones de servicios efectuadas en los términos del artículo 37 se computará otra actividad que se han desarrollado por haber sido designados por la Compañía, devengando 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 horas típicas, precio tipo establecido de acuerdo a la garantía vigente en cada momento por 96 horas y se abona el importe y, cuando que supere 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 25 horas al precio hora vuelo base y 7 horas de actividad laboral por cada día de duración o la parte equivalente que correspondiere y 6 horas de actividad laboral por día.

Artículo 109.—SITUACIÓN DE LICENCIA

El Tripulante en situación de licencia percibirá, por día, el precio hora vuelo base y 7 horas de actividad laboral por cada día de duración o la parte equivalente que correspondiere y 6 horas de actividad laboral por día.

Artículo 110.—ADICIONES

El Tripulante durante las vacaciones o en la anterior percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje correspondiente al periodo de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de haber durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfrutara las vacaciones, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo periodo. En el caso de haber percibido esta prima a la prima por razón de viaje percibida.

Este abono vacacional se dará al tiempo de recuperación.

Artículo 111.—VUELOS DE SITUACIÓN Y RETORNO

En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios aéreos, los Tripulantes percibirán el 50% de la cantidad que correspondiere 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 no podrá incrementarse una hora treinta minutos de la actividad aérea correspondiente. Las horas de vuelo y actividad laboral realizadas en vuelos de situación no entrarán al cómputo mensual.

En los vuelos de situación, se utilizará la billetes de servicio.

Artículo 112.—BIENA

En los vuelos de situación para atender los gastos que se originen en los desplazamientos que se efectúen y percibirán de la Compañía a cargo de la línea.

La cantidad de bienes está calculada para cubrir los conceptos de desplazamiento.

Artículo 113.—COMIDAS EN SERVICIO

Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, y se abona a cubrir la comida en territorio nacional o extranjero.

Artículo 114.—DISTRIBUCIÓN DE DIETAS

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día 15 del mes siguiente a aquél en que se produzcan oficialmente las cifras del Índice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística para el mes de nacional.

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho Índice y las extranjeras se actualizarán de mutuo acuerdo entre las partes en función de los cambios.

Los gastos de alimentación de los Tripulantes durante los desplazamientos de carácter profesional se computarán a efectos de actividad laboral.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará asimismo a las gratificaciones de desplazamiento residencia y destino.

Artículo 115.—RECONSTITUCIÓN DE DIETAS

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

Artículo 116.—COMIDAS EN VUELO

Con efectividad de 1.7.84, las dietas y gratificaciones de desplazamiento, residencia y destino serán las que figuran en el anexo al 3-2 Artículo 117.—COMIDAS EN VUELO

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

Cada comida principal devengará media dieta.

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

El cómputo para el devengo de dieta nacional o extranjera, se hará aplicando un u otro como base al aeropuerto en que se produzca el primer despegue o tiempo comprendido entre las 13,00 y las 15,00 horas y las 21,00 y 23,00 horas. Cuando el tiempo de actividad entre estas horas transcurre en vuelo se abonará dieta nacional.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las 13,00 horas y las 23,00 horas locales y no se parone nocturno fuera de la base.

Artículo 117.—COMIDAS EN VUELO

Si quedan establecidos en la dieta y para atender gastos extraordinarios que no procedan, con independencia de los esenciales ya cubiertos, se devengará un concepto de factor de bolsillo, por cada fecha que se vuelva o se permanezca fuera de la base, las cantidades señaladas en el Anexo al 3-2.

De acuerdo con lo anterior, si en el mismo vuelo de regreso a la base se efectúa un despegue y se produce el primer despegue a bordo (hora GMT), no se devengará el factor de bolsillo correspondiente a la última fecha.

Los gastos de bolsillo se dividen en nacionales o extranjeros, según que los gastos se realicen en territorio nacional o extranjero.

Artículo 118.—HABITACIONES

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

La compañía de los hoteles, incluido un desayuno de tipo continental o similar, así como el 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 serán en el momento de la selección de la habitación, de ser como mínimo, de carácter nacional o extranjero. Las habitaciones se abonan en territorio nacional y con todo con el fin de garantizar un buen descanso.

Artículo 119.—COMIDAS EN VUELO Y COMIDAS EN SITUACIÓN

Las dietas de los vuelos se cubrirán oportunamente para facilitar a los Tripulantes Auxiliares y representantes individuales de las mismas características del artículo anterior, siempre que sea posible.

Cuando por causa de fuerza mayor se encuentre en el lugar de que se trate, el Tripulante Abona el desplazamiento, éste percibirá el cargo correspondiente a la Compañía.

Artículo 120.—COMIDAS EN VUELO

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

Artículo 121.—COMIDAS EN VUELO Y COMIDAS EN SITUACIÓN

La Compañía, por medio de su personal, en el momento en que lo considere necesario, facilitará un refrigerio o comida para su consumo a bordo.

La compañía de los vuelos de la comida, y las horas y líneas en que se facilite serán determinadas por la empresa.

Para el pago de los servicios de los Tripulantes interesados, éstas circunstancias serán tratadas de acuerdo con las condiciones y características de su programa.

Como condiciones especiales para las negociaciones, se establece el siguiente:

- Se facilitará la comida a aquellas tripulaciones que, encontrándose en servicio de vuelo, abarque entre las 13,00 horas, continuando en el mismo después de las 15,00 horas locales, o las que abarque en servicio de vuelo entre las 21,00 horas continuando 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 15,00 horas y las 21,00 horas y las 23,00 horas.
- No obstante lo anterior, días en que exista una Escala real de líneas que se expresen en características de negociación.

Cualesquiera comidas y bebidas que existan en los Tripulantes en distintos carreteros y demás proveedores para el programa de vuelo para el día de vuelo, deberán ser de dieta o de comida abonadas por el Tripulante participante; igualmente, el costo de este gasto deberá ser abonado por su participación.

En los vuelos de situación en los que se prevea ascenso o descenso, a los Tripulantes Auxiliares en el caso de los vuelos de las ciudades previstas para la Tripulante.

Artículo 119.- LIMITACIONES

No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus limitaciones, se aplicará de distinta proporción dichas y gastos de bolsillo, en función de los conceptos por éstos conceptos computados las cantidades percibidas por los Tripulantes Auxiliares y abonadas por la Compañía, podrá percibir el total de sus dietas y un gajo de bolsillo por cada período de 24 horas consecutivas naturales e inintermitentes, a excepción de la que se establece en el último párrafo del artículo 115.

Artículo 120.- INCAPACIDAD POR ENFERMEDAD

En el caso de que el índice de puntaje al contrato (I.P.C.) establecido por el Instituto Nacional de Estadística el 30 de Septiembre de 1983, en el artículo 31.12.1983, sea superior al 6,5%, se aplicará el 5% de los conceptos contingencias reguladas en este Capítulo de hasta 1.200,00 pesetas al mes de 1984 hasta el 31 de 1984.

En el caso de un fallecimiento producido por la enfermedad, o en el caso de un accidente (I.P.C.) en 31.12.1983, respecto al 31.12.84, se abonará el 5% de los conceptos contingencias reguladas en este Capítulo de hasta 1.200,00 pesetas, hasta el 31 de Diciembre de 1984 en su conjunto, incluida la posible revisión del párrafo anterior, con efectos retroactivos de 1984.

Los contingencias vigentes el 31.12.84 se aplicarán a partir de 1985.

CAPITULO VIII
ACCIONES SOCIALES

Artículo 121.-

Informadas por el principio de solidaridad, las Obras Sociales de esta Sociedad tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a mejorar las condiciones (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de centros que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (laborales, culturales y deportivos, financiación de vehículo, becas o ayudas a estudios, 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 el Piloto.

Las aportaciones desde 1984 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 12 del Anexo nº 2.

Por lo que respecta a la Asociación de Padres de Menusilleros de la Compañía IBERIA se establece una aportación voluntaria en el 2,10% sobre el Sueldo Base, en 14 mensualidades y con efectos de 1984. La Compañía contribuirá voluntariamente con una cantidad igual a la aportada por los Tripulantes Auxiliares.

Artículo 123.-

La Compañía prevea para la adquisición de viviendas a los Tripulantes, hasta una cantidad de 350.000 pesetas, amortizable en cinco años y con un interés del ocho por ciento. El número de préstamos a conceder voluntariamente será el que hasta el 31 de Diciembre fija el 31 de Diciembre inmediato anterior. Los trabajadores que hagan uso del derecho a estos préstamos, o al fondo que remanente a la obtención del préstamo de 75.000 pesetas, a que es limitada la Compañía según el artículo 12.1983, en relación con préstamos para viviendas.

Además, para la adquisición de viviendas y gastos de escritura, la Compañía concederá avales por un importe de hasta 500.000 pesetas, al 5% de la plantilla, con la garantía de la póliza del Consorcio Colectivo de Vida para los casos de fallecimiento e invalidez absoluta y mediante la emisión de pólizas de seguros sobre créditos para los casos de baja en la Compañía. Los avales se garantizarán con Cuidados de Crédito que cubren los créditos a los beneficiarios en relación con préstamos de Compañía.

Artículo 124.-

La gestión de Obras Sociales se hará a través de los Organos existentes con participación de la Representación de los Tripulantes Auxiliares que 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 cambios en el futuro cuando sea necesario respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los Tripulantes recibirán las prendas, o bien, en sustitución, las becas para la adquisición de las mismas expresadas en el cuadro Anexo nº 4.

Los Tripulantes tendrán derecho por los gastos designados por la Compañía o por el propio, en el caso de que, en su caso, la Compañía facilitará a los Tripulantes los votos por el precio total de la confección, fijado por la Compañía y designado por la Compañía.

Los Tripulantes y los representantes de los Tripulantes Auxiliares podrán optar por el precio general del vestuario de los Tripulantes.

CAPITULO NOVENO

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO

Artículo 126.-

En tanto no sea modificada por norma legal, se acordó pactada a 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:

- a) 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.
- b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 19 de Septiembre de 1984.

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 cantidades consolidadas a que se refieren los artículos 101 y 102, solicitando del Montepío de Previsión Social Loreto acepta la cotización en estos términos e igualmente se calculen las prestaciones sobre ello.

La prima del Consorcio 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 otra parte que suponen, en función del número de pagas de fracciones que representen, al igual que ocurre con los resultados colectivos.

Artículo 127.- ENFERMEDAD FUERA DE BASE

Para el personal que se halla en situación de servicio, desahucio, reasignación o destino fuera del territorio español, y siempre que no pueda 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 posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los Tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Para que haya lugar a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica en caso de servicio, desahucio, reasignación o destino, deberá aprobarse por el servicio médico de la Compañía. Los centros médicos quirúrgicos o especialistas a los que se pueda acudir para estos casos, se garantizarán en la relación médica aprobada por el servicio médico de la Compañía y será de uso obligatorio, salvo casos de urgencia de la parte contratada.

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

La edad límite para el caso en los servicios de vuelo de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Asesoría Civil u Organos competentes 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 confora a las disposiciones legales vigentes.

A partir de los 55 años el Tripulante podrá solicitar voluntariamente su pase a la situación de jubilación especial, hasta el cumplimiento de la edad establecida por la Seguridad Social Nacional para su población con plentitud 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 plentitud de derechos.

CAPITULO DECIMO

Artículo 129.- TRANSPORTES

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

Artículo 130.- RENUNCIA A LA REGOCIADA

El Tripulante que no tenga recogida por recibir fuera del perímetro o porque voluntariamente renunciado 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 extenderá a las situaciones de desahucio, reasignación y destino.

Su opción quedará sujeta a los siguientes requisitos:

- 1.-En los supuestos de desastres, reservecos y demás, el destino de vuelo podrá decidir entre ser transportado por medio de la Sirena o abandonar a la recogida.
- 2.-En los desastres, tanto voluntarios como forzados, la renuncia al transporte colectivo se mantendrá durante el tiempo que dura el mismo.
- 3.-En los supuestos de residencia y destino la renuncia a la recogida se entenderá 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 tendrá efectos económicos desde el día 15 del mes siguiente al de la fecha en que se ejercite.

La Compañía se compromete a mantener el apareamiento actual, con tripulante, y a gestionar el destino del apareamiento público de Euzkadi en las mismas condiciones para los Auxiliares de Vuelo.

Artículo 131.-CONDICIONES DEL TRIPULANTE

A los efectos de compensación de los posibles accidentes sin indemnidad la Compañía autoriza a los Tripulantes que no utilicen los servicios asistenciales facilitados por la empresa, a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan las condiciones exigidas por las normas generales de Euzkadi en cuanto a:

- Itinerarios normales
- En tierra accesible
- Con una sola parada al límite de capacidad de la aeronave al momento de su aterrizaje o largada, que no sea:

CAPÍTULO TERCERO

BILLETES GRATUITOS O CON RESERVA DE PLAZA

Artículo 132.-BILLETES GRATUITOS O CON RESERVA DE PLAZA

La concesión de billetes gratuitos o con reserva de plaza, en los casos que se detallan quedará sujeta a las siguientes normas:

- 1.- Billetes gratuitos II, sin limitación de validez a partir de los 6 meses de su ingreso en la plantilla de Euzkadi, en la categoría de oficial, superior, y al cumplir tres años, en la categoría de la base.

La Compañía facilitará a los Tripulantes en las condiciones de plaza, embarcos de salida de explotación de billetes que deberán estar previamente reservados y llevar el visto bueno del jefe de la Unidad Operativa de la que dependan. Tales billetes no serán válidos por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del visto y presentación del carnet de Tripulante.

- 2.- Billetes al 50% con reserva de plaza, sin límite de edad.
- 3.- Un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza, en caso de fallecimiento de padres, hijos o hermanos, al cumplir no más de un año al lugar de fallecimiento (en caso de ser tripulante beneficiario con dos, se tendrá derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge).
- 4.- Billetes gratuitos de ida y vuelta hasta el día 31 de mayo de los dos años siguientes a la fecha de fallecimiento de los padres, hijos o hermanos, al cumplir no más de un año de la fecha de la muerte, y se tendrán en cuenta los días de viaje habitual, en categoría de familia, para el cálculo de los días de familia que quedan pendientes.
- 5.- Billetes gratuitos I, en caso de fallecimiento de los padres, hijos o hermanos, en la edad que se indica en el artículo 133, con reserva de plaza para su cónyuge.
- 6.- Dos billetes gratuitos y para sí sólo, para el cónyuge y en los que los Tripulantes Auxiliares cubran cuando fueren tripulantes de la flota de Euzkadi en el momento de la muerte de los padres, hijos o hermanos, no habrá limitación para el número de billetes gratuitos por razón de pertenencia en la Compañía.
- 7.- Las condiciones de beneficiarios en materia de billetes gratuitos, con reserva de plaza, que se detallan en el artículo 133, serán aplicables a los Tripulantes de Euzkadi.

Artículo 133.-CONDICIONES 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, de la pertenencia del Tripulante en la Plantilla de la Compañía en el momento de fallecimiento, y considerará los derechos de los familiares de los Tripulantes ya fallecidos cuando se son los siguientes:

- 1.-El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos II al año.
- 2.-Los hijos que convivan con el Tripulante y de quien exclusivamente se derive el sustento de dos billetes gratuitos II al año, en los supuestos de generalidad familiar, en los casos de separación legal, nulidad matrimonial o divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el Tripulante, en tanto existiere el patrimonio de la familia, y en la mayoría de edad, o emancipación, siempre que se trate de la dependencia económica.
- 3.-Los familiares de primer grado ó aquellos por los que el Tripulante perciba plus familiar (o los que sean sujeción de la misma) e hijos de la familia) distintos de los señalados en los dos párrafos 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 beneficiarios que hubieran disfrutado del beneficio de billetes para sus padres que no dependan económicamente ni convivan con ellos.

Artículo 134.-TARIFAS DE BILLETES

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

RED NACIONAL	CLASES	TURISMO	PREMIUM	1 ^{er} PR
excepto Península/Canarias y V.V.		150 pts.	165 pts.	150 pts.
Península/Canarias y V.V.		300 "	330 "	360 "
España/Europa y V.V.		600 "	630 "	720 "
España/África Norte y V.V.		600 "	670 "	720 "
Resto del		600 "	690 "	780 "

- 2.-Los billetes tarifa gratuita sin reserva de plaza podrán utilizarse todos los meses del año, para todas las líneas de 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

Estos períodos de días restados sobre los supuestos contemplados en los párrafos b), incisos, del artículo 132, y artículo 133.

- 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 beneficiarios afectados por el presente Convenio, ya estén regulados sus derechos en este capítulo ó no trate de concesiones incluidas en el contrato de Trabajo Normas de la Dirección y acuerdos de otro carácter.

- 4.-Además 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 con reserva de acuerdo con estas normas, serán de utilización en clase turista o económica, excepto para los propios tripulantes que podrán ser autorizados a ocupar primera clase. Se excepta la concesión de plazas en clase preferente, cuando la clase turista esté disponible, según indique la Compañía la decisión de si tal cambio de clase se realizará a favor de pasajeros de pago.
- 6.-El pago de clase turista o primera clase supondrá el abono de la diferencia de precio entre ambas categorías.
- 7.-En el supuesto de que no existiera plaza en turista y si en primera dará lugar a ocupar la plaza de otra categoría con abono de una cantidad que será fijada por la Compañía.
- 8.-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 a su cargo, independientemente del Tripulante y cambios en él.

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 2 del artículo 132.

- 9.-Para tener derecho a billetes gratuitos o con reserva de plaza los familiares señalados en el artículo 133, se deberá acreditar el parentesco familiar que deriven económicamente y convivan con los beneficiarios.
- 10.-El derecho a billetes reservados en estas normas, implica que el Tripulante y sus familiares se provean del oportuno billete de viaje cubriendo a su cargo los impuestos, seguros, tasas e equivalentes, correspondientes.
- 11.-Los billetes concedidos sin reserva de plaza darán derecho al Tripulante y a sus familiares a realizar a su voluntad uno ó dos viajes por un total entre los dos de cuatro trayectos.
- 12.-El origen del viaje ó destino de los billetes, regulado en el presente capítulo, no se ha de entender que coincida con el punto de residencia habitual del Tripulante ó beneficiario.
- 13.-No obstante lo estipulado en el párrafo anterior, en los casos en que se soliciten billetes gratuitos para líneas Europeas o Transatlánticas, los trayectos serán válidos para cubrir con la iniciación de ambos líneas no será computable e efectos de limitaciones de los cuatro trayectos por, como máximo, comprende el viaje anual.

Al transporte de Tripulantes y familiares se le aplicará 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 reservados, la línea que sancionará, en todos los casos, con el abono total del importe del mismo, así como la inhabilitación del viajero y sus familiares por tiempo fijo o indefinido para nuevos conceptos, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que puedan corresponderles.

- 9.- En los viajes con motivo de vacaciones retributivas se beneficiará el seguro médico con reserva de plaza si con billetes tarifa gratuita o reservados se viaja en la fecha prevista para la realización del Tripulante a su puesto de trabajo.
- 10.-A tal fin cuando los viajes sean diarios, cada semana, sólo se efectuará a partir del momento en que el Tripulante no haya permanecido tres veces en el aeropuerto para el regreso, sin embargo.
- 11.-Cuando en cuenta de viajes no diarios, la semana de viaje se computará desde el momento de salida.
- 12.-El seguro por riesgo del personal que por la tarifa en estas condiciones no cubra el 50% de los planes en cada viaje.

En caso de exceder las solicitudes de este 5% se contencionará 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, se 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 perteneciera, dado de su expresa la fecha de su incorporación al trabajo.

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

Artículo 116.-EQUIPAJES

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

Artículo 118.-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 113 y una vivienda 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 117.-PERSONAL CON PERDIDA DE LICENCIA, JUBILADO, VIUDAS Y HUÉRFANOS ESCALA DE RESERVA Y EXCEDENCIA ESPECIAL.

Los Tripulantes que hubieran perdido su licencia, en tanto permanecieran en la Compañía, gozará de los beneficios que les correspondieran si continuaran en situación de actividad.

A los Tripulantes en situación de reserva ó de excedencia especial así como a los jubilados, viudas, huérfanos solteros y los incapacitados por 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 cuantías:

Tabla D-I

Nivel 5.....	3.282 Ptas.
Nivel 4.....	1.774 "
Nivel 3.....	419 "

Tabla D-II

Nivel 7.....	3.282 Ptas.
Nivel 6.....	1.250 "
Nivel 5.....	1.295 "
Nivel 4.....	419 "

Estas cantidades se abonarán en 15 mensualidades anuales.

Segunda

Debido a 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 Escalas 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 Casos en Vuelo (Anexo II) para adecuar su regulación a la situación actual de la Compañía, estableciendo las debidas contrapartidas recíprocas.

DISPOSICION 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 cualesquiera normas anteriores reglamentarias o contractuales que se opongan expresamente a ellas.

DISPOSICION FINAL SEGUNDA

Las actas de las líneas fuera de norma se adaptarán a lo regulado en el presente Convenio.

(Tabla D-X)

AUXILIARES DE VUELO

Anexo nº 1

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	692	508
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive)	1.413	1.321	1.224	1.124	968	808	647	481
Precio hora vuelo adicional desde 71 inclusiva 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	758	696	640	551	459	368	274
Precio hora desde 142 horas actividad laboral hasta 149 horas (tercer bloque)	1.112	1.039	955	881	760	633	507	376
Precio hora desde 150 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque)	1.220	1.141	1.053	970	836	699	558	415

Precio de la actividad aérea en tierra: 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	64.887	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 56 a 70 horas inclusive)	1.415	1.321	1.224	1.124	1.020	916	808	701	591	481
Precio hora vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante	2.056	1.928	1.785	1.641	1.469	1.335	1.180	1.022	869	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	759	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	976	881	791	699	606	510	415

Precio de la actividad aérea en tierra = 101 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, correspondiente, como mínimo, al 40% y 33,33% respectivamente de los conceptos análogos de los Pilotos.

ANEXO Nº 2

CESE TEMPORAL Y DEFINITIVO EN VUELO

A) CESE TEMPORAL EN VUELO

Se producirá el cese 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 ostentaba 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 cese temporal se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los organismos competentes.

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

B) AUXILIARES DE VUELO FEMENINAS EN GESTACION

En materia de Auxiliares de Vuelo Femeninas gestantes, y una vez que los servicios médicos ordenen el cese en vuelo, no 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 permanezca 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) Ceser temporalmente de prestar servicios en la Empresa, percibiendo una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado. 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 perjuicio de derechos de terceros. Una vez transcurrido este período de dos años volverán a su flota de origen.

C) CESE DEFINITIVO EN VUELO

Se producirá el cese 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 o 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 cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarado 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 conveniencia o no de alguna de estas causas, se someterá el caso a la decisión de un Personal Médico, prescrito por un Procurador de la Ley, por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid, de entre los que estén acreditados como especialistas en medicina aeronáutica, si es posible, y no hubiera intervenido o tenido relación alguna con el caso en cuestión, un Vocal Titular de elección por el Virreinato y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

Progresión

Las personas que pasan a prestar servicio definitivo en tierra, podrán progresar por la escala de niveles establecidos en el art. 13 hasta un máximo de 2 cambios de nivel a partir del que ostentaba en el momento de su paso a servicios en tierra. El tiempo de permanencia en cada uno de los niveles, incluido el que ostenta en el momento de su paso 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 efectivos en vuelo en el momento en que se produzca el cese definitivo causado 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 lesiones de carácter orgánico, disfrutarán de los mismos derechos anteriormente establecidos aunque no tengan acumulados los 10 años de servicios efectivos en vuelo.

Indemnización pérdida de licencia

Con efectos de 1.1.84 para causar derecho a la percepción de la indemnización por Pérdida Definitiva de Licencia se exigirá, como período de carencia, al haber cotizado a estos conceptos, por un período 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 afectada. No obstante aquellas Personas Protegidas que tengan antecedentes fehacientes de accidentes en vuelo y a propuesta de los representantes de su Grupo Laboral en la Junta Rectora del Movimiento Ibero, podrán percibir la indemnización establecida.

Tanto en los supuestos de cese en vuelo temporal como definitivo, anteriormente citados, las condiciones de trabajo en materia de jornada, días libres, excedencias, licencias, permisos, etc. o no, vacaciones, dietas, jubilación, enfermedad y transporte se regirán por las normas establecidas para el personal de tierra.

En todas las demás materias que les 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, a 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, cobrándose por ambas partes en los mismos términos que se viniera haciendo hasta el momento de pasar a la situación de reserva, aplicándole las mejoras que puedan introducirse por aquella, en dicho período en función de lo dispuesto por la Seguridad Social.

Durante el tiempo que medie entre el paso 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 pudiera corresponder al Tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos 65 años, o edad menor en que se estableciera tal plenitud 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, establece 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 su jubilación con plenitud de derechos, en la situación de excedencia especial, que se extinguió en cualquier caso al cumplir los 65 años o edad inferior que legalmente se determinara por la Seguridad Social Nacional para su jubilación con plenitud de derechos.

Desde el momento en que el Auxiliar de Vuelo opte por dicha excedencia 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 o actualizará 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 beneficiarse del Convenio Especial con la Seguridad Social, cuya cotización será reintegrada mensualmente por la Compañía en la cuantía vigente en cada momento.

D) CESE OBTATIVO EN VUELO DE LOS AUXILIARES

1) Régimen General

Los Auxiliares de Vuelo masculinos y femeninos que lo deseen, con 14 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) Ceser al servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio efectivo, compatibilizada 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 pertenecían, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como Tripulante Auxiliar, y el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, resguardado el 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 cubrirá a su costa y por un período mínimo de 6 meses los gastos que se originan para adaptar al personal Auxiliar que cese en los servicios de vuelo a su nuevo puesto de trabajo en tierra.

El paso a servicios en tierra a que se refiere el apartado b) estará supeditado a la existencia de vacantes, en cuyo caso, también, deberá preferente a ocuparlas si los Auxiliares de Vuelo reúnen 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.

CLÁUSULA 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 acuerdan retrotraer, en su caso, sus efectos a uno de Enero de 1984 al por parte de los órganos correspondientes del Ministerio de Trabajo así se autorizase.

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

CLÁUSULA TRANSITORIA SEGUNDA

Los Auxiliares de Vuelo que a la entrada en vigor de estas normas se encuentran 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 reglas jubilatorias relativas al paso a la situación o escala de reserva.

CLÁUSULA TRANSITORIA TERCERA

A los Auxiliares de Vuelo que se encuentran 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 dicte para sus pensionistas en cada momento.

CLÁUSULA TRANSITORIA CUARTA

Igualde Auxiliares de Vuelo en situación de retiro forzoso o voluntario, e incluso la parte en práctica de la normativa sobre situación o escala de reserva no les podrá ser aplicable por un período mínimo de 24 meses antes de su jubilación definitiva por la Seguridad Social (antigua) sea en la fecha en que cumplan los 65 años o edad menor que pudiera establecerse para la jubilación con plenitud de derechos, podrá optar por su paso a la situación de reserva o acogerse a la excedencia especial. En este último caso percibirán de la Compañía una cantidad compensatoria por una sola vez.

Anexo no 3-X

ESTAB

AVULSOS DE VIAJE

	<u>Comida (1/2 Dieta)</u>	<u>Cena (1/2 Dieta)</u>
<u>MONEDAS</u>	1,341 Ptas.	1,341 Ptas.
<u>EXTRÁNEOS</u>		
<u>A. 100 por 100</u>	16,48 \$ US	16,48 \$ US
Las cuantías 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.		
<u>B. 125 por 100</u>	20,40 \$ US	20,60 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.		
<u>C. 112 por 100</u>	18,66 \$ US	18,46 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, ——— Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, ——— Venezuela, ——— Costa Rica, Brasil y Dinamarca,		
<u>D. 95 por 100</u>	15,66 \$ US	15,66 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
<u>E. 80 por 100</u>	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

Anexo no 3-YI

DESTACAMENTOS

AVULSOS DE VIAJE

	<u>Conceptos Destacamento</u>
<u>MONEDAS</u>	2,862 Ptas.
<u>EXTRÁNEOS</u>	
<u>A. 100 por 100</u>	43,81 \$ US
Las cuantías 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.	
<u>B. 125 por 100</u>	54,76 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.	
<u>C. 112 por 100</u>	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,	
<u>D. 95 por 100</u>	41,62 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
<u>E. 80 por 100</u>	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

Anexo no 3-ZII

RESYDENCIA

AVULSOS DE VIAJE

	<u>Conceptos Residencia</u>
<u>MONEDAS</u>	2,139 Ptas.
<u>EXTRÁNEOS</u>	
<u>A. 100 por 100</u>	37,24 \$ US
Las cuantías 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.	
<u>B. 125 por 100</u>	46,55 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.	
<u>C. 112 por 100</u>	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,	
<u>D. 95 por 100</u>	35,38 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
<u>E. 80 por 100</u>	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-ZV

DESTINOS

AVULSOS DE VIAJE

	<u>Conceptos Destino</u>
<u>MONEDAS</u>	1,507 Ptas.
<u>EXTRÁNEOS</u>	
<u>A. 100 por 100</u>	26,29 \$ US
Las cuantías 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.	
<u>B. 125 por 100</u>	32,86 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Egipto.	
<u>C. 112 por 100</u>	25,44 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, ——— Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, ——— Venezuela, ——— Costa Rica, Brasil y Dinamarca,	
<u>D. 95 por 100</u>	24,96 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
<u>E. 80 por 100</u>	21,00 \$ 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

GASTOS DE BOLSEILLO

MONEDAS EXTRANJERAS

Comercio
Cambio Bolseillo

Table with columns for item number, description, and amount in US dollars. Includes items like 'No. 103 por 100', 'No. 125 por 100', 'No. 112 por 100', 'No. 92 por 100', and 'No. 80 por 100'.

ANEXO Nº 4

RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES CON LA BU RACION DE LAS MISMAS

Table listing clothing items and their quantities. Items include 'Uniforme de invierno', 'Uniforme de verano', 'Gabardina', 'Camisas blancas', 'Pares de zapatos', 'Calcetines', 'Corbatas', 'Gorra', 'Molote grande', 'Molote pequeña', 'Molote de mano', 'Bolsa de documentos', 'Cinturón', and 'Chalco abierto'.

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

ANEXO Nº 5

VACACIONES

A) NORMAS GENERALES

- 1.- El disfrute de las vacaciones reglamentarias anuales podrá efectuarse según las opciones siguientes: a) Ocho días continuados en el periodo comprendido entre el 16 de junio y el 30 de Septiembre, inclusivos, de cada año. b) Disfrutar las vacaciones en un mes completo o en dos quincenas, fuera del periodo 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 periodos vacacionales no comprendidos entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre. Si las vacaciones se asignaran por quincenas, los días de recuperación se iniciarán a la primera.

4.- Al conceder la Flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así lo hubiere solicitado el Tripulante y le correspondiere por su puntuación.

5.- Los Tripulantes en situación de desahogo no tendrán derecho a que se les respeten los turnos voluntarios solicitados en esta situación.

En caso de coincidir el periodo de desahogo voluntario con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el desahogo. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la Flota ha de darse vacaciones a un Tripulante desahogado, se atenderán primero las peticiones voluntarias y en cuanto a los forzosos se les incluirá en la rotación total de la Flota, no pagándose en ambos casos la situación de desahogo 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 caso de un Tripulante a la situación de residencia o destino o en vuelta a la base principal serán considerados como parte 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 pertenecieron. Esta puntuación se computará a partir del año 1971 y en base a las puntuaciones que se tuvieron el 31 de Septiembre de 1970. La suma final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

8.- Instructores

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

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

B) PUNTUACION

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

Table with columns for month, number of quincenas, and points. Months listed include Julio, Agosto, Septiembre, Junio, Abril, Mayo, Diciembre, Enero, Febrero, Marzo, Octubre, and Noviembre.

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, al Jueves, Viernes, Sábado y Domingo de Semana Santa, se computará 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 alícuota del coeficiente del mes a que correspondiere, y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se computará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

El Tripulante que disfrute de un periodo de vacaciones con carácter forzoso, no le será de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho periodo.

Si se otorgan en dos periodos de quince días, los puntos que se devengan en cada quincena son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

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

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

Los Tripulantes que cambien de Flota o función, anularán la puntuación que tuvieran en la anterior.

C) EXCEPCIONES

Respecto al principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las Flotas en los distintos meses del año, y que las peticiones de los tripulantes armonicen con las mismas, todo el sistema se establece en un funnel de los periodos vacacionales antes citados.

1a) No más tarde del 10 de Noviembre las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de Enero, Febrero y Marzo, así como los periodos de 8 días comprendidos entre el 16 de Junio y el 30 de Septiembre. En caso de renuncia de algún Auxiliar a disfrutar dicho periodo de 8 días de vacaciones, se deducirá de la segunda quincena de Junio y de la segunda quincena de Septiembre.

3) Los días de vacaciones de Febrero, Julio, Agosto y Septiembre...

- 3a) En consecuencia, de los dos apartados anteriores podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones.
a) Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la flota antes del día 30 de los meses expresados en los apartados anteriores.
b) Los Tripulantes que no deseen vacaciones en uno de los turnos, por reservarse para otro, le harán constar así en su papeleta de petición.
c) Los Tripulantes que no envíen contestación a una papeleta o a las dos del día, se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.
d) Los Tripulantes que estuvieran 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.

B) ASIGNACION DE TURNOS

Las Flotas no adquirirán 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 sido 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 ascendencia y licencias no retribuidas. En todo caso, tendrán prioridad las vacaciones que estén previstas en 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 3a) del apartado 4).

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 peticiónario que tenga menor número de orden en el escalafón, o, en su caso, la función.

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

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones, 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 acordar conjuntamente una nueva ordenación que, una vez acordada se pondrá en vigor en la fecha que se determine.

ANEXO Nº 5

ROTACIONES DE DESTACAMIENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS

A) NORMAS COMUNES

- Todo Tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.
- Cuando razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.
- Cuando se tengan dudas "a priori" sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferta, 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 correspondiera.

B) PUNTAJÓN Y NÚMERO DE SITUACIONES

- Con efectividad de 1.1.81 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:

Table with 2 columns: Destacamientos, Residencias, Destino and corresponding points per month (1.00, 0.85, 0.60).

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

- Las puntuaciones adquiridas en cada situación, se sumarán al total de puntos que tenga el tripulante sumando el tiempo de permanencia en la misma. Los totales entrarán a formar parte de la relación de Triplantes existentes en cada flota.

Los Tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo, tendrán una puntuación inicial de 0 puntos, a partir de su primer día de trabajo.

- Los Tripulantes que cambian de función y resulten que transitoriamente involuntariamente pasan a una flota inferior a la que tenían en su último punto 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 aplicará el mismo criterio de cada situación, siendo su puntuación total, la suma de los días entre los tripulantes de la nueva flota.

C) PREFERENCIAS

Los Tripulantes que soliciten un turno de vacaciones, para un período de vacaciones, y que hubieran optado por un turno de vacaciones, para un período de vacaciones, tendrán prioridad en el turno de vacaciones, residencia o destino correspondiente.

- Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente, harán 11 por su puntuación a la flota con anterioridad a los días antes del período de vacaciones pendiente a la situación ofertada.

Cuando coincidan papeletas en la composición de las flotas con inicio de destacamento se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Las peticiones de cambio de flota, siempre que sea posible, han de realizarse previa o simultáneamente a las ofertas de destacamentos.

- Una vez admitido 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, comunicados los Tripulantes que integran su plantilla en la fecha en que se inician 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 forzosos si los hubiere.

- Hecha cuenta de las dificultades que pudieran surgir para la notificación del pase de flota proveniente a la oferta de destacamentos, los Tripulantes que por dicho motivo no hubiesen podido optar a destacamento en la nueva flota, podrán ejercitar 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.

Voluntarios:

Previo solicitud del Tripulante Auxiliar, el orden en la asignación del destacamento, residencia o 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 ésta la suma de las puntuaciones correspondientes a cada una de las mencionadas situaciones, multiplicadas 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 con respecto a lo que se trate.
b) En caso de igualdad en el número de veces, corresponderá a aquel con menor cifra de puntos acumulados.
c) En el supuesto de que aún existiera igualdad, corresponderá a aquel Tripulante Auxiliar con menor número de orden en el escalafón. Para los Subcorreas y Auxiliares Principales como dato se considerará 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 flota principal se efectuará lógicamente, por orden de antigüedad al anteriormente mencionado.
4) La situación cabe ta por un Tripulante que quedase vacante, antes del término previsto, será ocupada por personal voluntario en la situación correspondiente al tiempo solicitado y con arreglo a los criterios citados en el punto 3).

Una vez asignado por la Compañía el destacamento, residencia o destino voluntarios, no se podrá 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, la decisión última recae 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 con carácter forzoso:

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

- Cuando un Tripulante haya sido incluido forzoso a un destino, residencia o destino, no podrá aspirar a otro de mayor categoría o forzoso de la misma rotación, hasta tanto no se haya disfrutado una rotación completa de la flota a la que pertenecía (incluyendo un consideración al número de veces que el Tripulante haya estado en turnos forzoso).

La incorporación de nuevos Tripulantes a una flota se hará según los criterios, en el turno que y en el orden de antigüedad de los mismos.

- Cuando la asignación de un destacamento forzoso coincida con vacaciones comunicadas en firme, programadas en Diciembre, aplicación de descompenso voluntario 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 lo toque. En tanto ambos Tripulantes no hayan cubierto el turno que respectivamente correspondía 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 consideradas como forzosa a todos los efectos.

ANEXO Nº 7

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

Artículo 18.- ENFERMEDAD

A partir del 1 de Enero de 1987, 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 correspondiera, 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 por ley.

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de 15 días y hasta 15 días inclusive. En el primer caso, la Compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en lo de menos de 15 días, el importe de tal complemento que correspondiera 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 actualizados sus sueldos en y con cualquier mejora que afecte a los conceptos mencionados en el párrafo anterior, pactados o que se pacten, en la medida y dentro de lo que se aplique.

Artículo 19.- ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL

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

Artículo 20.- VORMAS COMUNES

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las precedentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma los 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 proceda la baja en los casos que pudieran presentarse, el Servicio Médico de la Compañía opinara que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impiden prestar servicios en Vuelo, ordenará los correspondientes partes, que tendrán, a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía opinen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados A) y B) del Anexo nº 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 se 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 sobrevinida 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 estimase procedente, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señala el Servicio Médico de la Compañía si se hallase en uso de permiso, y a la base principal si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

En los casos en que la Compañía ordene el traslado del enfermo, los gastos que 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 11.º del artículo 103 del vigente Convenio.

Si, como consecuencia de las gestiones que efectúe el Servicio Médico de la Compañía, se demostrase que el dictamen del facultativo de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social careciese de justificación real, tendrá derecho la Compañía a reintegro 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 edificios distintos a aquellos asignados por facultativos de IBERIA, o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe tanto al centro asistencial como al facultativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

d) La Compañía abonará a las personas en situación de baja por enfermedad o accidente al conjunto de los emolumentos que le correspondan a través de la Empresa, resarcidose ésta directamente de los 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 reserva por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Artículo 21.- RECLUTOS

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir de 15 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 ocurran dentro del año natural, a la Resolución de un Tribunal Médico presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

Si la Resolución fuera favorable al Tripulante se le reintegrará de los haberes que dejó de percibir.

ANEXO Nº 8

PARTICIPACION, APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO

A) FUNCIONES DE LAS SECCIONES SINDICALES

Las Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección podrán:

- 1.- Fijar comunicaciones sindicales en los tablones destinados a tal fin en los locales de la Empresa, tablones que serán distintos de 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 contribuciones de sus afiliados, fuera de las horas efectivas de trabajo, y, con la conformidad de los mismos, solicitar de la Compañía el abono de las cuotas correspondientes a través de la misma respectiva.
- 4.- Reunir a 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 reconociesen mutuamente capacidad, dicha 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.

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, cuentas de los resultados y la memoria de la Compañía, y cuantos documentos se den a conocer en la Junta de Accionistas.

- 3.- La Dirección de la Compañía, previa a la ejecución, por parte de la Dirección de las Operaciones Aéreas, de los vuelos, sobre las actividades siguientes:
- Reestructuraciones de flota aérea, reemplazamientos o parciales, de flotas fijas o temporales de aviones.
 - Reestructuras de jornada, así como transferencias total o parcial de las instalaciones.
 - Planes de formación en materia de aviación y vuelo.
- 4.- **Realización de funciones activas:**
- Saludares derivados de faltas y bajas.
 - Adaptación a los puestos de trabajo en sintonía con el nivel de las cualificaciones o deficiencias en vuelo.
 - Realización sobre el índice de absentismo y sus causas, las ausencias de trabajo y enfermedades profesionales, sus causas, causas de baja productividad y el movimiento de altas y bajas.
- 5.- La Dirección de la Compañía, en cumplimiento de su función de Selección de Auxiliares de Vuelo de nueva ingreso, en las siguientes materias:
- El Comité de Empresa de Vuelo de las Compañías y sus características.
 - El Comité de Empresa de Vuelo podrá a su vez ser responsable de otros y con todo que estará pendiente de los eventos y fechas.
 - El Comité de Empresa de Vuelo si lo considera oportuno podrá, sin que sea vinculante para la Compañía, hacer las observaciones pertinentes sobre la naturaleza de las pruebas de selección.
- 6.- **Ejercer una función de vigilancia activa:**
- Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, seguridad social y empleo.
 - Las condiciones de seguridad a bordo en las que se desarrolla el trabajo de los Tripulantes Auxiliares.
 - Abandono de Tripulaciones Auxiliares.
- 7.- A los representantes, reconociendo la libertad discrecional que la Dirección de la Empresa tiene para determinar el número convencional de la tripulación auxiliar convencional por avión, por su pertenencia a un mismo tráfico en orden de su estructura de trabajo y adecuar al actual número de sus componentes. Para ello, se estudiará conjuntamente su productividad, atendiendo a las necesidades económicas en cada momento y en función de los factores objetivos siguientes:
- Índice de ocupación.
 - Número de clases a atender en cada servicio.
 - Tipo de servicio al pasajero ofrecido en cada momento del día.
 - Tiempo, recorrido y tarifa cobrada.
 - Rotación de la avia.
 - 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.
- Las actitudes y conclusiones serán finalizadas el 31 de Agosto próximo, por lo que en prófita el 1 de Noviembre de 1984, procediéndose con carácter inmediato a la evaluación de la representación en la contratación de auxiliares fijos-discontinuos y eventualidad todo caso la fijación del número necesario de contrataciones de este tipo de personal correspondirá 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.
- Esta 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 las siguientes aspectos:
- 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.
 - 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 existen actualmente en 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 las bajas se realizará a través de Comisiones, que desarrollarán sus funciones bajo el principio de autodeterminación.
- 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 la Comisión Paritaria y Comité de Empresa de Vuelo.

del Comité de Empresa de Vuelo, participando igualmente en la ejecución del Plan Estratégico y de la propuesta del Contratación, que en lo relativo a su estructura y organización.

11.- Anexo del 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º y 11.º del presente Decreto se adjuntará un acuerdo específico de la Comisión de Empresa de Vuelo.

0) FUNDAMENTACIÓN

- En 1975, tras el fin de las Acciones Sindicales de Personal de Vuelo, se constituyeron las Asociaciones Sindicales legítimas y representativas, con representación real en el colectivo de Tripulantes Auxiliares, cuando y en el grado de afiliación en Iberia se dio al 100 por ciento de los miembros del Centro de Trabajo de Vuelo de la Compañía en el Colegio El Dorado, lo que deberá acreditarse en el futuro.
- Dicha representación se mantendrá en tanto subsistan las condiciones y circunstancias que dieron origen a su constitución.
- Iberia podrá establecer el convenio con dicho Sindicato, y con aquellos otros cuyos Sindicatos Sindicales pudieran acreditarse ante la Compañía en los términos expresados, lo que considero oportuno entre los mismos y la Empresa.

B) ADICIÓN DE INTERPRETACIÓN DEL CONVENIO

- Funcionará en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo.
- La representación de los Tripulantes Auxiliares en dicha Comisión estará compuesta por miembros del Comité de Empresa de Vuelo.
- Los Representantes de la Compañía en la Comisión de Interpretación y Vigilancia serán designados libremente por la Dirección.
- La Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrá competencia en aquellas áreas relacionadas con el Convenio, tales como turnos de vacaciones, rotaciones de Remuneraciones, Residencias, Desplazamientos de Tripulantes Auxiliares, vestuario, y de todas las cuestiones que puedan afectar en el presente o en el futuro al cuerpo de Auxiliares de Vuelo.
- La Comisión se reunirá por iniciativa propia, sin perjuicio de otras reuniones que se celebren cuando lo requiera la urgencia de las materias, acordando que las decisiones sean por mayoría simple de sus miembros.
- Las funciones de la Comisión de Interpretación y Vigilancia serán las siguientes:

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

25059

REAL DECRETO 2014/1984, de 26 de septiembre, por el que se amplie la declaración de materias primas minerales y actividades con ellas relacionadas, calificadas como prioritarias a efectos de lo previsto en la Ley 6/1977, de 4 de enero, de fomento de la minería.

El Real Decreto 1600/1983, 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 1600/1983, de 23 de mayo, añadiendo la barita en las actividades previstas para las sustancias de potencial excedentario.