	Pesetas
2. Gastos:	
2.1 Personal:	
Profesorado	
Personal de organización	
Personal de colaboración temporal	
Personal de secretaría	
Personal de guardería	
Conferenciantes	
Total	
2.2 Dietas y desplazamientos:	
Dietas personal docente	
Dietas personal no docente	
Desplazamientos personal docente	
Desplazamientos personal no docente	
Total	
2.3 Material:	
Material de cursos	
Material de organización	
Material de actividades diversas	
Material de guardería	
Total	
2.4 Gastos de alquiler del local donde se realiza la Escuela de Verano	
Total	

Madrid, ... de..... de 1985

(Firma y sello)

ANEXO IV

Modulo de retribuciones

	Pesetas íntegras — Hora
1. Personal:	
Personal docente	1.800
Personal de organización	550
Personal de colaboración temporal	300
Personal de secretaría	400
Personal de guardería	400
Desplazamientos: 11 pesetas kilómetro. (En viajes de más de 25 kilómetros en un sentido)	

	Pesetas íntegras
Dietas:	
Media dieta (si no pernocta)	700
Una dieta (si pernocta)	2.000

	Pesetas
2. Cuota de inscripción (máxima):	
Escuelas de Verano de cinco días	1.800
Escuelas de Verano de ocho días	2.000
Escuelas de Verano de diez días	2.200

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

5616 *RESOLUCION de 4 de febrero de 1985, de la Dirección General de Servicios, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por «Cubiertas y MZOV, Sociedad Anónima».*

De orden delegada por el excelentísimo señor Ministro se publica, para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos, el fallo de la sentencia dictada con fecha 8 de junio de 1984, por la Audiencia Territorial de Madrid, en el recurso contencioso-administrativo número 404/1984, promovido por «Cubiertas y MZOV, Sociedad Anónima», sobre multa de 100.000 pesetas, cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por "Cubiertas y MZOV, Sociedad Anónima", contra el acuerdo de la Delegación Provincial de Trabajo de Madrid de 3 de octubre de 1980, ratificado en alzada por el de 16 de febrero de 1981 de la Dirección General de Trabajo, debemos declarar y declaramos que tales actos no son conformes a derecho, y, en consecuencia, los anulamos y dejamos sin efecto la sanción. Sin expresa condena en costas.»

Madrid, 4 de febrero de 1985.–El Director general, Enrique Heras Poza.

5617 *RESOLUCION de 4 de febrero de 1985, de la Dirección General de Servicios, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Benito Gómez Iñigo.*

De orden delegada por el excelentísimo señor Ministro se publica, para general conocimiento y cumplimiento en sus propios términos, el fallo de la sentencia dictada con fecha 4 de junio de 1984, por la Audiencia Territorial de Madrid, en el recurso contencioso-administrativo número 379/1983, promovido por don Benito Gómez Iñigo, sobre reducción de plantillas en la Empresa «Carnes, Sociedad Anónima», cuyo pronunciamiento es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Letrado don Joaquín de la Lama Rivera, en nombre y representación de don Benito Gómez Iñigo, contra el acuerdo de la Delegación Provincial de Trabajo de Madrid de 20 de diciembre de 1980, confirmado en alzada por el de la Dirección General de Empleo de 20 de febrero de 1981, debemos declarar y declaramos la conformidad de los acuerdos recurridos con el ordenamiento jurídico. Sin costas.»

Madrid, 4 de febrero de 1985.–El Director general, Enrique Heras Poza.

5618 *RESOLUCION de 14 de febrero de 1985, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del II Convenio Colectivo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y su personal «Oficiales Técnicos de a bordo».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 31 de octubre de 1984, suscrito por la representación de la citada Empresa y su personal «Oficiales Técnicos de a bordo», el día 24 de octubre de 1984;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90.2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores, y en el 2, b), del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro y Depósitos de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.–Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

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

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 14 de febrero de 1985.–El Director general, Francisco José García Zapata.

Comisión Negociadora del II Convenio Colectivo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y su personal «Oficiales Técnicos de a bordo».

II CONVENIO COLECTIVO DE LA COMPAÑIA «IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANONIMA» Y SU PERSONAL «OFICIALES TECNICOS DE A BORDO»

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.—AMBITO TERRITORIAL

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

Artículo 2.—AMBITO PERSONAL

Este Convenio afecta a los Tripulantes Técnicos de plantilla de IBERIA, Líneas Aéreas de España, S. A., con contrato indefinido, encuadrados en el grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo, en las situaciones contempladas en el mismo.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio activo de vuelo (escala pasiva de vuelo) se regirán por lo expresamente regulado en el Anexo n.° 2.

Se excluyen de este ámbito:

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

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

c) El personal contratado con carácter temporal que se regirá por las Normas Legales que les sean de aplicación y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo.

d) El personal que ingrese en la Compañía en función de título aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1955 y Orden Ministerial de 24 de mayo de 1955 y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Artículo 3.—AMBITO TEMPORAL

El presente Convenio entra en vigor el día 15 de junio de 1984. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta 31 de diciembre de 1985, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

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

Artículo 4.—COMPENSACION Y ABSORCION

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

Se respetarán las condiciones establecidas individualmente con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del 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.

Artículo 6.—TRATO MAS FAVORABLE

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicará en cada caso concreto aquélla que sea más favorable a los Tripulantes, salvada la competencia correspondiente a la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Artículo 7.—READAPTACION DE TRIPULANTES

Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica y órdenes recibidas de la Autoridad Aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las Tripulaciones Técnicas, la Dirección con respecto tan solo a los Tripulantes Técnicos que figuren en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

Asimismo, la Compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo y garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles, de aquellos Tripulantes Técnicos que no pudieran superar las pruebas exigidas para la transformación.

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación especificada en este artículo, las representaciones de la Empresa y de los Oficiales Técnicos de a Bordo determinarán el procedimiento a seguir.

Artículo 8.—ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

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

CAPITULO SEGUNDO

PRINCIPIOS INFORMADORES

Artículo 9.—SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

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

Artículo 10.—DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS

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

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

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

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

Artículo 11.—REGIMEN DE VIDA

Los Tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, y a cumplir las órdenes que reciban de la Dirección para el cumplimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Artículo 12.—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 13.—BANALIZACION TRIPULANTES TECNICOS

La Compañía podrá asignar turnos de vuelos a sus Tripulantes, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

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

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

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

Los Oficiales Técnicos admiten volar con la Tripulación Auxiliar que la Dirección designe al efecto, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que reúnan los requisitos exigidos para sus respectivos puestos de trabajo, conozcan el idioma castellano y su designación cumpla las exigencias legales vigentes.

Artículo 14.—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 acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o 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 mismos y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO TERCERO

SECCION PRIMERA

DEFINICIONES

Artículo 15.—

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

Artículo 16.—TRIPULANTE

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

Artículo 17.—TRIPULANTE TECNICO

Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones, que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Artículo 18.—TRIPULACION

Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de IBERIA para la realización de un servicio en vuelo.

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

Artículo 19.—OFICIAL TECNICO DE A BORDO

Tripulante Técnico en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente y, que está facultado para desempeñar obligaciones esenciales en las operaciones de las aeronaves distintas de las de pilotaje.

Artículo 20.—OFICIAL TECNICO DE VUELO

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

Artículo 21.—OFICIAL TECNICO/RADIONAVEGANTE

Oficial Técnico de a bordo en posesión del título de Radionavegante correspondiente que le acredita como tal, y que según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en el mismo, siendo su misión fundamental a bordo la confección, control y desarrollo de los planes de vuelo, la operación de los equipos de comunicaciones y navegación y la vigilancia de su estado, así como el registro de anotaciones y confección del diario de a bordo y partes sobre el desarrollo del vuelo.

SECCION SEGUNDA

CLASIFICACION PROFESIONAL

Artículo 22.—

Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los Oficiales Técnicos de a bordo se establece la siguiente clasificación, por especialidades, y niveles a efectos solamente económico-administrativos y enunciativos:

OFICIALES TECNICOS DE VUELO Y OFICIALES TECNICOS RADIONAVEGANTES

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

Artículo 23.—ORDENACION DEL PERSONAL

Los Oficiales Técnicos de a bordo estarán relacionados de forma ordenada dentro de su especialidad.

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad técnica, excepción hecha de los Tripulantes que hayan disfrutado excedencia según lo establecido en el artículo 43.

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

La Dirección de la Compañía confeccionará al 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 24.—ANTIGÜEDAD TECNICA

Para los Oficiales Técnicos de a Bordo, se considera antigüedad técnica la fecha en la que un Tripulante con contrato en vigor en la Compañía IBERIA realizó el primer vuelo sólo de su especialidad, en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

El número inicial de orden en la relación correspondiente, vendrá determinado por la antigüedad técnica, respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del periodo de prueba, de acuerdo con el artículo 38.

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

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad técnica se regirán por lo dispuesto en el artículo 43.

Artículo 25.—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 situación de excedencia.

Artículo 26.—NIVEL Y ESPECIALIDAD

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

Se considera especialidad dentro del Grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo, el de Oficial Técnico de Vuelo y Oficial Técnico Radionavegante.

CAPITULO CUARTO

INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION

Artículo 27.—ADMISION

Cualquier ingreso de Oficiales Técnicos de a Bordo en la Compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Oficial Técnico de a Bordo.

La admisión de Oficiales Técnicos de a Bordo se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en los artículos 28 y 29.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como Oficial Técnico de a Bordo en la Compañía IBERIA. En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo

laboral de la Compañía tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en su grupo laboral de procedencia.

Artículo 28.—CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

Las condiciones que deberán reunir los Oficiales Técnicos de a Bordo para ingresar en la plantilla de la Compañía IBERIA serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas médicas, teóricas y en vuelo a superar junto a las restantes normas a cumplir. De dicho régimen se dará información a la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse; pudiendo dicha representación alegar lo que estime oportuno sobre las mismas, sin carácter vinculante

En las mencionadas pruebas de ingreso participará un representante de SEOTV exclusivamente en calidad de observador, excepto en la Junta de Selección y Evaluación.

Por lo que se refiere a los Oficiales Técnicos de a Bordo que cumplan las condiciones del párrafo primero para su ingreso como Pilotos, se estará en lo que a límites de edad se refiere, a los que establezca la autoridad competente de Aviación Civil.

Artículo 29.—CONGELACION DE PLANTILLA Y GARANTIA DE EMPLEO

Durante los años 1984 y 1985 no se producirán ingresos en la plantilla fija de este colectivo. Asimismo durante los citados años se garantiza el empleo del personal fijo de plantilla que no cause baja por motivos de jubilaciones forzosas y/o voluntarias.

Artículo 30.—PROMOCION

La promoción de los Oficiales Técnicos de a Bordo se producirá por el cambio de nivel, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 34.

Artículo 31.—PROGRESION Y REGRESION DE OFICIALES TECNICOS DE A BORDO

UNO.—**Progresión**

La progresión que entraña el pasar de un avión a otro, para los Oficiales Técnicos de a Bordo que desempeñan o hayan desempeñado previamente la función de Oficial Técnico de a Bordo se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las Unidades Orgánicas correspondientes, a aquellos que no tengan acordado con la Dirección ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante el período convenido, por haber efectuado un curso que llevase implícito esta condición o condicionamiento de similar naturaleza, y con arreglo al orden que corresponda por su Antigüedad Efectiva en la función de Oficial Técnico de a Bordo.

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

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

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que por razón de progresión cambien de flota se obligan a permanecer un mínimo de 3 años antes de ejercitar su posible derecho a cesar en el servicio de vuelo.

No podrán progresar de flota los Oficiales Técnicos de a Bordo que por razón de cese obligado en el servicio en vuelo, al cumplir la edad establecida, no puedan permanecer un mínimo de 3 años en la nueva flota.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán renunciar voluntariamente a la progresión que se regula en este artículo.

DOS.—**Regresión**

1) Con carácter voluntario y una vez transcurridos 4 años, necesarios para amortizar el coste de los cursos realizados para el acceso a una Flota determinada, podrá el Oficial Técnico de a Bordo solicitar su regresión a Flota Inferior. La petición de regresión será resuelta favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las Flotas respectivas, de procedencia y destino, siempre y cuando por esta causa no se produzcan vacantes adicionales en las mismas.

   Las discrepancias que se produzcan podrán ser sometidas por los afectados a la Comisión Mixta de Interpretación, que resolverá sin posterior apelación lo que proceda en cada caso.

   Quien así hubiese regresionado de Flota, sólo podrá solicitar nuevamente su paso a la Flota que le correspondiera, una vez hayan transcurrido 4 años después de los cuales se considera amortizado el curso correspondiente, y exista vacante.

2) La regresión tendrá carácter obligatorio en el caso de que se disminuyese el número de Unidades de una determinada Flota o incluso desapareciese la totalidad de la misma. El número de Tripulantes que pueden regresionar en este caso no será superior al índice de Tripulantes por avión que exista en ese momento en la Flota de que se trate.

   En este caso regresionarán en orden inverso a aquel en que hubiesen sido adscritos a la Flota cuyas Unidades se eliminan y tendrán preferencia para, nuevamente, incorporarse a la Flota de procedencia o equivalente si se adquiriese nueva Unidad.

Artículo 32.—CAMBIO DE NIVEL

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

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

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

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

Artículo 33.—CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO

Cuando a un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 32, le queda diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para la promoción normal, o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

Artículo 34.—CONSIDERACION A GRADO SUPERIOR

La Dirección de la Compañía en uso de sus facultades y a propuesta de la Dirección de Operaciones de Vuelo, dará consideración a grado superior, con efectos económicos a los Oficiales Técnicos de a Bordo en las condiciones siguientes:

a) Que cumplan los siguientes requisitos:
   — Estar comprendidos en el primer tercio de su relación ordenada de personal.
   — No tener ninguna nota desfavorable en su expediente personal pendiente de cancelación.
   — Haber desempeñado funciones o haber realizado trabajos de especial relevancia o llevar como mínimo 15 años de servicio efectivo de vuelo.
   — Haber completado el 80% de la media de las horas volados por su flota o flotas, en la especialidad en que se haya permanecido durante los dos últimos años de servicio exclusivo en flota.

b) La consideración económica a grado superior se realizará en el mismo nivel que ostente el Oficial Técnico de a Bordo y por la tabla salarial del Anexo n.° 1 (TABLA DE CONSIDERACION A GRADO SUPERIOR), construida con los criterios de la cláusula 12.b) del Acta de 16 de abril de 1982, cuyo espíritu se mantendrá vigente en el futuro.

c) El número de estas consideraciones a grado superior no será inferior al 12% de la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo, porcentaje que se aplicará a cada uno de los colectivos de Oficiales Técnicos de Vuelo y Oficiales Técnicos Radio-Navegantes.

   Cuando por aplicación del citado porcentaje se produzca número decimal, se entenderá como número entero a tener en cuenta el inmediato superior.

d) La Empresa efectuará las consideraciones a grado superior que sean necesarias para mantener el porcentaje pactado, dentro de las condiciones anteriormente expuestas.

Artículo 35.—OPCION DE OFICIALES TECNICOS DE A BORDO A CAMBIO DE GRUPO

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que reunan los requisitos necesarios, tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aún cuando el llamamiento de dichos Tripulantes para realizar los cursos, se haga libremente por la Compañía, de acuerdo con las necesidades del servicio.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo así promocionados quedarán sometidos a un período de prueba seis meses en el nuevo grupo.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo a su ingreso en cada grupo ocuparán el último puesto de la relación ordenada del personal, asignándoles el número de orden que les corresponda

Durante el período de prueba, el Oficial Técnico de a Bordo permanecerá en su situación original, percibiendo, si hubiese lugar, los haberes que correspondan por el trabajo que realiza en concepto de trabajos de categoría superior; esta diferencia, en su caso, se consolidará al superar el período de prueba, dejando de percibirse en caso contrario.

El nivel de retribución del Oficial Técnico de a Bordo que cambie de grupo, será el que le correspondería por el tiempo de permanencia en el grupo anterior.

La Empresa contribuirá a sufragar hasta 3 becas anuales para aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo de la plantilla fija que pasen a cursar estudios de Pilotos en la Escuela Nacional de Aeronáutica. Dicha contribución comprenderá el 50% de los gastos referentes a matriculación, derechos académicos y prácticas en la Escuela durante los estudios, exceptuándose los gastos de manutención y alojamiento. Los beneficiarios de dichas becas tendrán derecho a la renovación automática de las mismas hasta la finalización de los estudios siempre que superen los exámenes de cada curso en las convocatorias oficiales y normales de cada uno de ellos.

CAPITULO QUINTO

Artículo 36.—SITUACIONES

Los Tripulantes podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes:

Artículo 37.—TRIPULANTES CONTRATADOS CON CARACTER TEMPORAL

La Compañía podrá celebrar contratos con carácter temporal en los términos establecidos en cada momento por la legislación vigente.

Artículo 38.—OFICIAL TECNICO DE A BORDO EN PERIODO DE PRUEBA

Todos los aspirantes que ingresen como Personal de Vuelo en la Compañía con contrato indefinido, permanecerán durante un período de seis meses en situación de prueba.

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

Los Tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de cada grupo laboral y en su caso, especialidad en la que hayan ingresado.

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

Artículo 39.—OFICIALES TECNICOS DE A BORDO EN PLANTILLA

Los Oficiales Técnicos de a Bordo en plantilla podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

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

Artículo 40.—OFICIALES TECNICOS DE A BORDO EN SITUACION DE ACTIVIDAD

Se encontrarán en situación de actividad los Oficiales Técnicos de a Bordo que superado el período de prueba, desempeñan en los servicios de la Compañía las funciones propias de la especialidad para la que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aún simultáneamente, con su actividad de vuelo, efectúen períodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo y los que se encuentran en comisiones de servicios.

Artículo 41.—COMISION DE SERVICIO

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

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

Artículo 42.—OFICIALES TECNICOS DE A BORDO CON LICENCIA

A) Licencia retribuida

La Dirección concederá licencia retribuida a los Oficiales Técnicos de a Bordo que la soliciten siempre que medien las causas siguientes y por el tiempo que se señala:

1.—Dos días laborables:

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

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

b) Alumbramiento de esposa.

2.—Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

3.—Un día natural por razón de boda de hijos, hermanos o hermanos políticos, ampliable a dos si fuera en distinto lugar del de residencia habitual del Tripulante.

4.—El tiempo indispensable para exámenes o el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.

5.—Un día natural para el traslado del domicilio habitual.

B) Licencia no retribuida

Anualmente, los Oficiales Técnicos de a Bordo tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas en cuanto al número de Oficiales Técnicos de a Bordo que puedan disfrutar de esta licencia será de una por cada cuarenta o fracción dentro de cada flota.

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

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

Las vacaciones voluntarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Artículo 43.—EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

No existirá para la Compañía, obligación de conceder excedencias en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se presta servicio y especialidad.

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

Los Tripulantes en situación de excedencia voluntaria deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de la Compañía, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, siéndoles de aplicación durante este período de reentrenamiento y pruebas las normas complementarias de Seguridad Social establecidas en este acuerdo.

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

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

La reincorporación del Tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia.

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

La Compañía podrá mejorar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos casos de Tripulantes que lleven más de 20 años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Artículo 44.—EXCEDENCIA FORZOSA

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público cubierto por elección o Decreto, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los Oficiales Técnicos de a Bordo en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquélla determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Artículo 45.—SERVICIO MILITAR

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50% de su retribución con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

Artículo 46.—BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

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

A efectos de promoción se considerarán que permanecen en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas, en el artículo 32, apartado b), se rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad, y al 65% a los efectos del artículo 34, a).

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

Artículo 47.—SUSPENSION DE ACTIVIDAD

Es la situación en la que puede encontrarse un Oficial Técnico de a Bordo cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente, dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Artículo 48.—PREAVISO EN LAS PETICIONES DE BAJA

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Oficiales Técnicos de a Bordo y la importancia que en ellos tiene, la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretende causar baja.

CAPITULO SEXTO

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

SECCION PRIMERA

DEFINICIONES

Artículo 49.—BASE PRINCIPAL

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

Artículo 50.—BASE

El lugar donde un Oficial Técnico de a Bordo se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Artículo 51.—DESTACAMENTO

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

La duración máxima del destacamento con carácter forzoso será de 31 días, empezando en cualquiera de los del mes.

Artículo 52.—RESIDENCIA

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

Artículo 53.—DESTINO

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

Artículo 54.—ACTIVIDAD LABORAL

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

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

Artículo 55.—TIEMPO FUERA DE BASE

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

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

Este tiempo no excederá de 432 horas al mes.

El número máximo de noches fuera de Base será de 18 por mes

Artículo 56.—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 completada la última etapa.

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

El tiempo correspondiente a un período de actividad aérea estará precedido de un período de descanso. Dicho tiempo se considerará continuo si no le interrumpe un período básico mínimo de descanso.

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

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

Artículo 57.—ACTIVIDAD AEREA DIURNA

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

Artículo 58.—ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

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

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

Artículo 59.—TIEMPO DE VUELO

Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que realizado el aterrizaje, queda aquélla inmovilizada y son parados sus motores (tiempo «entre calzos»).

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 cara;

3.—Velocidades reales;

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

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

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

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

Con efectividad de 1 de enero de 1985, el cómputo de los tiempos de vuelo, en función del Perfil de Vuelo (horas baremo) se calculará para todas las flotas, previa actualización de velocidades en las flotas que proceda, con el 80 por 100 de la carga de pago y el 50 por 100 de componente de viento.

Artículo 60.—LUGAR DE DESCANSO

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

Artículo 61.—PERIODO DE DESCANSO

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

Artículo 62.—DESCANSO PARCIAL EN VUELO

El tiempo en el que un Tripulante, por estar la tripulación reforzada queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Artículo 63.—LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

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

Artículo 64.—SERVICIO

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

Artículo 65.—SERIE DE SERVICIOS

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

Artículo 66.—ETAPA

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

Artículo 67.—TRIPULACION TECNICA MINIMA

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

Artículo 68.—TRIPULACION TECNICA OPERATIVA

Es la definida por el manual de avión para cada caso.

Artículo 69.—TRIPULACION DOBLADA

La que comprende dos tripulaciones técnicas mínimas operativas, de acuerdo con el certificado de areonavegabilidad del avión.

Artículo 70.—TRIPULACION REFORZADA

La que comprende algún Oficial Técnico de a Bordo adicional, poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de trabajo en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación, con licencia similar pueda obtener un descanso parcial.

Artículo 71.—VUELO CORTO

El de duración inferior a una hora quince minutos. Los vuelos con dos Tripulantes Técnicos o sin piloto automático se considerarán a todos los efectos cortos.

Artículo 72.—VUELO MEDIO

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

Artículo 73.—VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

Artículo 74.—VUELOS DE SITUACION, POSICION Y FERRY

Se consideran vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo regresar a la base.

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

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

Artículo 75.—ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 54. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota y no a efectos económicos, a los Tripulantes que participen como alumnos no se les computará como actividad laboral el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días.

En estos casos, los Tripulantes disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuele en flota.

— Hasta dos semanas de vuelo en flota: seis días libres, dos de ellos unidos.

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

— Los días libres que corresponden según el artículo 90, apartado d), no entran en este cómputo.

Artículo 76.—IMAGINARIA

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

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

Artículo 77.—RETEN

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

Artículo 78.—INCIDENCIAS

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

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

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

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

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

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

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

Artículo 79.—DIA FRANCO DE SERVICIO

Aquél en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o

asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio del Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 80.—DIA LIBRE

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

Artículo 81.—VACACIONES

Período de treinta días seguidos o dos períodos de quince días que disfrutarán todos los Tripulantes a lo largo del año en los períodos de disponibilidad.

En el caso de vacaciones voluntarias y previa conformidad de las respectivas flotas, a petición individual, los Tripulantes podrán fraccionar sus vacaciones en períodos más breves. Dichos períodos serán uno al menos de quince días, y los otros como mínimo de siete días. Estas normas no serán de aplicación para las vacaciones forzosas.

Los períodos más breves de quince días no estarán sujetos a las normas establecidas en el Anexo n.° 6, salvo en lo relativo a la puntuación.

El disfrute de estos períodos abreviados no se interferirá, en ningún caso, con la asignación de algún turno de vacaciones de disfrute forzoso.

Cada Oficial Técnico de a Bordo tendrá derecho a disfrutar 15 días de vacaciones de los que le corresponden, una vez cada dos años, en temporada comprendida entre el 1 de junio y el 30 de septiembre. Este período no podrá venir precedido o seguido de ningún día de recuperación.

Artículo 82.—TIEMPO DE RECUPERACION

Los Oficiales Técnicos de a Bordo, por el concepto de días de recuperación, tendrán derecho a días libres adicionales.

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

No se devengará mayor número de días libres por este concepto, aunque se acumule antigüedad técnica superior a 25 años.

Al disfrute de estos días de recuperación se tendrá derecho cuando, cumplida la condición anterior, hayan volado en los cinco años inmediatamente anteriores el 60% de la media de las horas voladas en su Flota o Flotas, en la función en que hayan permanecido durante este tiempo.

Al tiempo de recuperación se le aplicará la puntuación por ese concepto, con independencia del carácter forzoso o voluntario del período de vacaciones a cuyo final debe ir unido.

Artículo 83.—EJECUCION OPCIONAL DEL COEFICIENTE DE PROGRAMACION

Con la limitación de que el número de Tripulantes no exceda del 10% de cada especialidad de los pertenecientes a la flota de que se trate, a los 24 años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los 50 años de edad, el Oficial Técnico de a Bordo podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada, compensándole en días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas en relación con el resto de los Oficiales Técnicos de a Bordo de la misma flota y especialidad, que no se hallen en iguales circunstancias.

En el caso de que el número de solicitantes supere el 10% fijado, las prioridades se establecerán por riguroso orden de antigüedad técnica.

SECCION SEGUNDA

LIMITES Y REGULACIONES

Artículo 84.—LIMITACIONES

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

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

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días libres y días festivos, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Oficiales Técnicos de a Bordo que desempeñan la misma especialidad en una flota determinada y estén en la misma base.

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

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

La Dirección de la Compañía y los Representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo admiten que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de as programaciones.

Ambas partes se comprometen a buscar las soluciones adecuadas manteniendo los Oficiales Técnicos de a Bordo los compromisos para la realización de las líneas fuera de normas como hasta ahora, y dando las máximas facilidades para la realización de cualquier línea nueva que pudiera establecerse por la Compañía.

Los Radionavegantes volarán en función de las necesidades de programación establecidas por la Dirección de Operaciones.

Artículo 85.—LIMITES DE ACTIVIDAD AEREA

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

Los límites de actividad serán los siguientes:

Despegue	N.° de aterrizajes	Actividad aérea
07,01-15,00	1 ó 2	14,00
	3	13,30
	4	13,00

Despegue	N.º de aterrizajes	Actividad aérea
	5	11,30
	6	9,30
15,01-18,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	10,30
	6	8,30
18,01-23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	9,30
	6	7,30
23,01-06,00	1	11,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00
06,01-07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

b) Se configurarán destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de realizar 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, respetando en todo caso, el número máximo de aterrizajes establecidos en este artículo.

c) Sólo la actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar un servicio se computará como de actividad a efectos de límites.

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

d) Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación reforzada, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas, será de 14 horas para la especialidad de Oficiales Técnicos de Vuelo afectados. Los Oficiales Técnicos de a Bordo deberán disponer de sitio adecuado para el descanso en vuelo.

e) Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación doblada en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas será de 16 horas, ampliables en cuarenta minutos en aquellos casos en que la última etapa sea para regresar a base. No podrán realizarse más de 12 horas de vuelo si los Oficiales Técnicos de a Bordo no disponen de literas para su descanso.

f) En los vuelos transatlánticos o de duración similar, la tripulación operativa estará compuesta por tres miembros debidamente calificados.

No obstante, en este tipo de servicio, y con independencia de sus actividades aéreas programadas y de la normativa específica en materia de tripulaciones reforzadas y/o dobladas la tripulación operativa estará compuesta por cuatro miembros debidamente calificados en aquellos casos en que la duración del vuelo sea superior a 9 horas, de las cuales, al menos, 8 horas de vuelo sean nocturnas, entendiendo como horas nocturnas las comprendidas entre las 21,00 horas y las 07,00 horas locales del lugar donde se inicia la actividad. Asimismo, en este tipo de servicios y bajo las mismas condiciones se programará, además, un segundo Oficial Técnico de Vuelo. Para el descanso de este segundo Oficial Técnico de Vuelo se reservará una plaza en Primera Clase, y si el tipo de avión no la ofertara se reservará en Clase Preferente.

A tales efectos cuando dentro del periodo de nocturnidad considerado, los servicios realizados comprendan como mínimo cuatro horas nocturnas, se considerarán como tales las siguientes hasta su finalización (sin repercusión a efectos retributivos).

g) De acuerdo con lo dispuesto en el antepenúltimo y penúltimo párrafo del artículo 84, la programación y realización de los vuelos aludidos, se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 92 (7) cuando proceda, o en otro caso, de acuerdo con las actividades aéreas, descansos y posibles refuerzos o doblajes que específicamente se acuerden por las partes, en función de todas las circunstancias concurrentes.

h) Si el límite de actividad aérea es excedido en una ruta determinada sin que ello represente una excepción, la programación de vuelo debe ser adaptada con efectos inmediatos a las circunstancias reales.

Artículo 86.—LIMITES MAXIMOS DE HORAS DE VUELO, CONTADAS CALZO A CALZO

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas al mes	84	77
Horas al trimestre	238	216
Horas al año	844	734

Desde el 1 de junio al 30 de septiembre, el límite máximo de horas de vuelo contadas calzo a calzo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas al mes	85	82
Horas al trimestre	240	231

A estos efectos, la Flota A-300 se equiparará a B-747 y DC-10.

A efectos de programación, los tiempos de los distintos trayectos se fijarán de acuerdo con los tiempos medios de vuelo de las estadísticas del ejercicio anterior incluyendo el rodaje.

Las horas de vuelo realizadas en los vuelos de situación regreso y prueba no afectarán al cómputo mensual de horas de vuelo ni limitaciones de actividades.

Artículo 87.—LIMITES 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 88.—LIMITE DE SERIES DE SERVICIO

En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de cinco días. Si en el quinto día se hace escala en la base, el Tripulante tendrá derecho a ser relevado.

En los aviones que efectúen 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.

Las líneas de Oriente Medio y Africa, realizadas con flotas de corto y medio radio de acción, podrán programarse con una duración de 6 días. En ejecución podrá ampliarse ese número hasta un máximo de 7 días.

Artículo 89.—LIMITE DE ETAPAS

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 85, o de lo que se determine para casos excepcionales; en ningún caso será superior a seis.

Artículo 90.—DIAS LIBRES

Se concederán 33 días naturales libres por trimestre natural, con un mínimo de 10 días mensuales, que se disfrutarán en las condiciones siguientes:

a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.

b) Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de 48 horas.

c) Todo 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.

d) Durante los programas de los cursos teóricos, deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a medio día.

e) Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencia, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan con arreglo a las limitaciones previstas.

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

En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a 31 días no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Tripulantes podrán optar, por percibir íntegra la gratificación de destacamento que se detalla en el Anexo n.º 4, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75% de dicha gratificación, alojándose en el hotel designado según lo establecido en el artículo 123, cuyo coste será a cargo de la Compañía.

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

h) Todos los días naturales programados que un Tripulante permanezca en la base serán considerados como días libres de servicio a los efectos de este artículo.

No obstante, en los meses de junio y septiembre se podrán programar solamente 9 días libres, con un mínimo de 32 días libres en los correspondientes trimestres naturales, compensándose los dos días libres no programados en dichos meses a lo largo del año natural.

Artículo 91.—PREAVISO

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

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

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

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

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

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

Artículo 92.—PERIODOS DE DESCANSO

(1)

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

b) El período básico de descanso se calcula como sigue: la precedente actividad aérea programada más dos horas = = período básico de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de 10 horas 30 minutos.

c) El período de descanso reducido por decisión del Comandante (párrafo (8) b) redundará en la ampliación del período de descanso tras el regreso a la base en cinco veces el tiempo reducido, a no ser que el período de descanso en la base sea de 48 horas o superior.

El tiempo restituido será contado por horas enteras y no podrá superar las 10 horas. El Tripulante es libre de renunciar a la restitución en razón de no dificultar la realización de sus servicios programados.

(2)

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

a) El período básico de descanso sin aumento si el período

de descanso da comienzo entre las 18,01 y 24,00 horas locales.

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

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

(3)

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

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

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

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

(4)

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

(5) Períodos de descanso en la base:

a) En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 88, el período de descanso en la base será de 1 día natural.

En las líneas de Oriente Medio y Africa, realizadas con flotas de corto y medio radio de acción, programadas en el límite de serie de servicios según lo dispuesto en el último párrafo del artículo 88, el período de descanso tras el regreso a base, será de 36 horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio comprendido entre las 23,00 y las 07,00 horas locales.

b) En los aviones que efectúan vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de 36 horas.

Este período de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio de tiempo comprendido entre las 23,00 y las 07,00 horas locales. Ello será ampliado a 48 horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios y a 72 horas si se cruzaron más de 6 husos. Si se han cruzado más de 8 husos horarios el período de descanso deberá incluir tres noches.

Después de una programación en el límite de serie de servicios según se establece en el artículo 88, el período de descanso en la base será de 72 horas.

Cuando se han cruzado 6 husos horarios o más, durante el recorrido en un total de más de tres días de ausencia (72 horas), el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta hasta pasados 6 días (144 horas). Durante este período intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

(6) Cálculo de la diferencia de husos horarios.

El cálculo de la diferencia de husos horarios para todo lo que queda establecido en el presente artículo, se llevará a cabo teniendo en cuenta la diferencia de horario local entre aquellos lugares donde la actividad aérea comienza y finaliza con excepción del último párrafo (5) b) que se hará en base a horario G.M.T.

Al objeto de mantener un valor constante de husos horarios se tomará como base el horario de invierno para el cálculo de los períodos de descanso correspondientes a las actividades aéreas originadas en vuelos que cruzan husos horarios.

(7) En aquellos supuestos en que se pactasen líneas fuera de normas, éstas tendrán los siguientes descansos adicionales:

— Líneas que superen en menos de 1 hora los límites máximos de horas de actividad diaria devengarán 1 día de descanso adicional.

— Líneas que superen en un máximo de 2 horas y media los límites máximos de horas de actividad diaria devengarán 2 días de descanso adicional.

— Líneas que superen en 1 día los límites de series de servicio devengarán 1 día de descanso adicional.

— Líneas que superen en 2 días los límites de series de servicio devengarán 2 días de descanso adicional.

(8) Decisión del Comandante:

a) Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar los límites de actividad aérea hasta un máximo del 15%.

b) Cuando el máximo de actividad ha sido superado, el Comandante, después de evaluar todas las circunstancias, decidirá si ha de ser ampliado el período de descanso y en qué medida.

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde que lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida o si ha de ser diferido. En cualquier caso el período básico mínimo de descanso de 10 horas 30 minutos no debe ser reducido.

La decisión a que se viene haciendo referencia será siempre con el Comandante a cuyas órdenes estaba la Tripulación o miembros de la misma en el servicio que precede al comienzo del período de descanso.

Artículo 93.—CAMBIOS DE SERVICIO EN EJECUCION

Por necesidades del servicio, la Compañía puede variar en ejecución los vuelos programados, siempre que comprenda igual o menor número de días de ocupación. Al finalizar un servicio en la base no podrá ser añadido ningún otro adicional.

Artículo 94.—PROGRAMACIONES

A efectos de programación, el Jefe de Flota o persona por él designada, participará con el Departamento de Coordinación Programas, con objeto de que se tengan en cuenta

los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Oficiales Técnicos de a Bordo comunicar al Jefe de su Flota aquéllos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12,00 horas del día 24 y 24,00 horas del día 25 de diciembre y las 12,00 horas del 31 de diciembre y 24,00 horas del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los Tripulantes de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de diciembre. La Compañía facilitará mensualmente a la Sección Sindical de los Oficiales Técnicos de a Bordo las programaciones de los Oficiales Técnicos de a Bordo de las diferentes Flotas. Igualmente, facilitará los datos de la programación realizada mes a mes.

Artículo 95.—FACULTADES Y RESPONSABILIDAD DEL COMANDANTE

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

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

SECCION TERCERA

ROTACIONES

Artículo 96.—VACACIONES

El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del Anexo n.° 6.

Artículo 97.—ROTACIONES EN DESTACAMENTO, RESIDENCIA Y DESTINOS

La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el Anexo n.° 7.

CAPITULO SEPTIMO

RETRIBUCIONES

Artículo 98.—CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

Los Oficiales Técnicos de a Bordo a quienes se aplica el presente Convenio, estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas:
   1. Sueldo base.
   2. Premio de antigüedad.
   3. Prima por razón de viaje garantizada.
   4. Gratificaciones extraordinarias.
   5. Gratificación por cierre de Ejercicio.

b) Retribuciones variables:
   1. Prima por razón de viaje por:
      a) Horas atípicas.
      b) Horas de vuelo adicionales.
      c) Actividad aérea en tierra.
      d) Actividad Laboral.
   2. Plus de Nocturnidad.

c) Otras percepciones económicas:
   1. Dietas.
   2. Gratificaciones de destacamento, residencia o destino.
   3. Prima de responsabilidad Anexo 10).
   4. Prima de coyuntura (Anexos 1 y 10).

d) Protección a la familia.

Artículo 99.—SUELDO BASE

Los sueldos base de cada especialidad, son los expresados en el Anexo n.° 1.

Artículo 100.—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 12 trienios.

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

Artículo 101.—PRIMA POR RAZON DE VIAJE GARANTIZADA

Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el Anexo n.° 1, según su nivel y especialidad.

El cálculo mensual de la prima por razón de viaje se realizará evaluando por una parte la suma de los importes de las horas de vuelo y de las horas atípicas y, por otra parte el importe de la actividad laboral. A ambos importes se les añadirá el correspondiente al concepto de «actividad aérea en tierra». De las nuevas cantidades resultantes los Tripulantes percibirán la mayor, y en caso de que ambas sean inferiores a la prima por razón de viaje garantizada, percibirán ésta última, excepto en los casos previstos en el Anexo 8.

La prima por razón de viaje se obtendrá aplicando los precios de los bloques que figuran en las tablas del Anexo número 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 el Tripulante, en cumplimiento de los programas de vuelo o de órdenes recibidas, se presente en el aeropuerto para realizar un servicio de vuelo y éste no se lleve a cabo por causas que no tengan relación con el Tripulante.

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

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

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a 55 horas de vuelo. Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque	126
Segundo bloque	127/141
Tercer bloque	142/149
Cuarto bloque	150 en adelante

Los precios de los bloques citados de actividad laboral, serán los que figuran en el Anexo n.° 1.

El precio de la hora de vuelo base se determina dividiendo el importe de la prima horaria garantizada entre el número de horas de vuelo correspondiente 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.

A los efectos de cálculo de devengo de la prima por razón de viaje, se entiende como «actividad aérea en tierra» la diferencia entre la «actividad aérea pura» (periodo transcurrido desde la presentación de un Tripulante en el Aeropuerto para realizar un servicio, hasta 30 minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa. Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada 30 minutos después de haber sido notificada al Tripulante la cancelación; independientemente de cual sea la duración real del descanso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los tres conceptos siguientes: horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo), horas de vuelo de situación (50% de las horas de baremo correspondientes al vuelo) y complemento a tres horas.

La actividad aérea en tierra mensual desde 1 de enero de 1984 será el 10% del precio de la hora base de vuelo.

Artículo 102.—PLUS DE NOCTURNIDAD

En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 58 con un incentivo del 25%.

Artículo 103.—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, prima por razón de viaje garantizada y prima de responsabilidad o coyuntura según corresponda.

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

Artículo 104.—TITULOS

Se modifica el artículo 52 del Reglamento de Régimen Interior en el sentido de que, en el futuro, la Dirección establecerá los títulos cuya posesión por parte de los Oficiales Técnicos de a Bordo dará lugar en el momento del reconocimiento a la percepción por una sola vez, de la cantidad que se fije y que estimule a la obtención de los mismos.

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

Artículo 105.—PROTECCION A LA FAMILIA

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

Todos los Oficiales Técnicos de a Bordo que hubieran causado alta en el régimen de plus familiar antes del 31 de diciembre de 1966, se regirán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Artículo 106.—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 o mayo siguientes a cada uno de los Ejercicios.

Artículo 107.—GRATIFICACION POR DESTACAMENTO

Los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 n.° 4 III, o en su defecto lo establecido en el artículo 90, apartado f.

Artículo 108.—GRATIFICACION POR RESIDENCIA

Los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 n.° 4, IV.

Artículo 109.—GRATIFICACION POR DESTINO

Los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 n.° 4, V

Artículo 110.—ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMENTO, RESIDENCIA O DESTINO

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Oficial Técnico de a Bordo recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa no imputable al Oficial Técnico de a Bordo, éste recibirá la indemnización correspondiente a la diferencia entre la gratificación percibida y los gastos reales que hubiese efectuado con el límite máximo de la que realmente hubiera percibido de haberse agotado esta situación. De este tratamiento se exceptuarán los casos de alteración de los plazos previstos cuando se deban a regresión.

Artículo 111.—INCIDENCIAS, CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO, IMAGINARIAS Y RETENES

A) Incidencias

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

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

a) En los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) devengará 5,06 horas de vuelo y el 100% de la actividad laboral.
b) Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) desvengará 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 permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponda.

A efectos económicos el retén devengará 2,85 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y el 25% de dicho tiempo como actividad laboral.

B) Cursos y Comisiones de Servicio

A efectos económicos los Oficiales Técnicos de a Bordo durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 41 o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello, 2,53 horas de vuelo y 6 horas de actividad laboral.

C) Las horas de vuelo de que se habla en los apartados A) y B) de este artículo, se computarán al precio de las horas atípicas, precio éste resultante de dividir la garantía vigente en cada momento por 76 horas y se abonarán siempre y cuando que sumado su importe al de las horas reales de vuelo o actividad laboral, en su caso, superen la garantía.

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

Artículo 112.—LICENCIA RETRIBUIDA

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

Artículo 113.—VACACIONES

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

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

Artículo 114.—VUELOS DE SITUACION, REGRESO Y PRUEBA

En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios asignados, los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán el 50% de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

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

En los vuelos de situación, se utilizarán billetes de servicio, emitidos en Primera Clase o Preferente, según se comercialice el vuelo.

Artículo 115.—DIETA

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

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

Artículo 116.—CLASES DE DIETA

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

Artículo 117.—DIETA BASICA

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

Artículo 118.—COEFICIENTE REGULADOR

Es el que se aplica a la dieta básica, para que su cuantía en cada país esté en consonancia con el coste de vida del lugar.

Cuando se deban devengar eventualmente dietas en algún país cuyo coeficiente no conste se aplicará la dieta básica si previamente no han llegado a un acuerdo la Dirección de la Compañía y la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo. En este caso, en la primera reunión de la Comisión de Interpretación que se celebre, se acordará el coeficiente definitivo.

Artículo 119.—ACTUALIZACION DE DIETAS

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día primero del mes siguiente a aquel en

que se publiquen oficialmente las cifras del indice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional.

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice y las extranjeras se actualizarán de mutuo acuerdo entre las partes en función de los estudios correspondientes, ambas con efectos económicos de primero de enero de cada año.

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

Artículo 120.—DIETAS EN VIGOR

Con efectividad de 1.7.84, las dietas y gratificaciones de destacamento, residencia y destino son las que figuran en el anexo n.º 4-I.

Artículo 121.—COMPUTO DE DIETAS

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

Cada comida principal devengará media dieta.

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

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

Artículo 122.—GASTOS DE BOLSILLO

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

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

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

Artículo 123.—ALOJAMIENTO

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

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

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

Artículo 124.—ALOJAMIENTO EN LOS VIAJES NO PROGRAMADOS

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

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

Artículo 125.—ANTICIPO DE DIETAS

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

Artículo 126.—DIETA BASICA

La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

Dietas Nacionales	Dietas Extranjeras
2.616 ptas.	33,12 $

Artículo 127.—COMIDAS A BORDO

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

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

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

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

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

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

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

Cualesquiera comidas y bebidas que soliciten los tripulantes a los distintos caterings y demás proveedores para su propio consumo, o para el de otro tripulante, deberán ser directa e inmediatamente abonadas por el tripulante peticionario; igualmente, abonará cualquier gasto adicional motivado por su petición.

Con objeto de no establecer discriminaciones con el pasaje, a los tripulantes en vuelos de situación se les facilitará, con cargo a la Compañía, el mismo tipo de comidas que el de los pasajeros, según la clase ocupada.

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

Artículo 128.—LIMITACION

No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los Tripulantes y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 121.

Artículo 128-bis.—REVISION SALARIAL

En el caso de que el índice de precios al consumo (IPC) establecido por el Instituto Nacional de Estadística al 30 de septiembre de 1984, respecto del 31 de diciembre de 1983, sea superior al 6,5%, se efectuará un aumento de los conceptos económicos recogidos en este Convenio hasta 0,5% con carácter retroactivo de 1 de enero de 1984.

En el caso de no llevarse a efecto la revisión anterior, o ella fuera parcial, si el índice (IPC) en 31 de diciembre de 1984 respecto al 31 de diciembre de 1983 fuera superior al 8%, se producirá un aumento de los conceptos económicos de este Convenio, hasta un tope máximo del 0,5% en su conjunto, incluida la posible revisión del párrafo anterior, con efectos retroactivos desde 1 de enero de 1984.

Las retribuciones vigentes en 31 de diciembre de 1984 se revisarán a partir de 1 de enero de 1985.

CAPITULO OCTAVO

FORMACION PROFESIONAL Y ATENCIONES SOCIALES

Artículo 129.—

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

Artículo 130.—

De acuerdo con el artículo anterior, el régimen de financiación del Fondo Solidario Interno, de Obras Sociales de Vuelo será el de reparto entre la Empresa y empleado. La proporción será del 50% por cada parte.

La cotización a este Fondo será la fijada en el Anexo n.º 3 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Dirección y la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo.

Artículo 131.—

La gestión de las Obras Sociales se hará a través de los órganos existentes con participación de la Representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo quienes podrán participar en el establecimiento de las directrices a seguir en cada caso.

Artículo 132.—

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

Los Tripulantes recibirán las prendas o bien, en sustitución, las telas para la confección de las mismas expresadas en el cuadro Anexo n.º 5.

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

Conjuntamente por la Empresa y la Representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo, se considerará la problemática general del vestuario de este grupo.

CAPITULO NOVENO

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO

Artículo 133.—

1) En tanto no sea modificado por norma legal, acuerdo pactado, u otra circunstancia, el régimen institucional de la Seguridad Social Complementaria y el 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 n.º 8.

   b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 19.9.83.

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 y primas de responsabilidad (estas cotizarán en los términos establecidos en el artículo siguiente), solicitando del Montepío de Previsión Social de Loreto acepte la cotización en estos términos e igualmente se calculen las prestaciones sobre ellos.

En ningún caso la cotización de la Empresa al Fondo Social de Vuelo será inferior, porcentualmente, a las aportaciones que la misma realice en relación a otros grupos laborales.

2) La Prima del Concierto Colectivo de Vida de los Oficiales Técnicos de a Bordo de la Compañía será abonada en un 60% con cargo a IBERIA y en un 40% con cargo a los interesados.

   Asimismo, los capitales actualmente asegurados se mantendrán por nivel, sin modificación de la cifra actual que suponen, en función del número de pagas o de fracciones que representan al igual que ocurre con los restantes colectivos.

Artículo 134.

Las primas de responsabilidad de Oficial Técnico de a Bordo, que a partir de 1.1.1981 se consolidan a razón del 7,5% anual, con un tope máximo del 75%, cotizarán por dichas cantidades consolidades al Fondo Social de Vuelo.

Artículo 135.—ENFERMEDAD FUERA DE BASE

Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado 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 del servicio, destacamento, residencia o destino, deberá aprobarse por el servicio médico de la Compañía. Los centros médico-quirúrgicos o especialistas a los que se puede acudir para estos casos, figurarán en la relación también aprobada por el servicio médico de la Compañía y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

Artículo 136.—EDAD DE CESE EN LOS SERVICIOS DE VUELO

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

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

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

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

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

CAPITULO DECIMO

TRANSPORTES

Artículo 137.—TRANSPORTES

En materia de transportes, la Compañía mantendrá, con los criterios vigentes hasta la fecha, el sistema de recogida para los Oficiales Técnicos de a Bordo que se acojan al mismo. En el caso de desplazamientos por asistencia a cursos se abonará el importe de taxi o su equivalente.

Artículo 138.—RENUNCIA A LA RECOGIDA

El tripulante que no tenga recogida por residir fuera del perímetro o por que voluntariamente renuncie 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 ptas. al mes. Indemnización que será actualizada con efectos de 1 de enero de cada año según IPC.

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

Su opción quedará sujeta a los siguientes requisitos:

1.—En los supuestos de destacamento, residencia y destino, el Oficial Técnico de a Bordo podrá decidir entre ser transportado por medios de la Empresa o renunciar a la recogida.
2.—En los destacamentos, tanto voluntarios como forzosos, la renuncia al transporte colectivo se mantendrá durante el tiempo que dure el mismo.
3.—En *las situaciones de residencia y destino la renuncia* a la recogida se mantendrá en tanto permanezcan las mismas circunstancias de domicilio habitual y flota.
4.—Al regreso a la Base Principal, el Tripulante continuará en las condiciones que tuviere anteriormente, situación que se mantendrá en tanto permanezcan las mismas circunstancias de domicilio habitual y flota.
5.—En cualquier caso, la renuncia a la recogida surtirá efectos económicos desde el día primero del mes siguiente al de la fecha en que se ejercite.

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

Artículo 139.—ACCIDENTES EN ITINERE

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

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

CAPITULO UNDECIMO

BILLETES GRATUITOS O CON DESCUENTO

Artículo 140.—BILLETES GRATUITOS A OFICIALES TECNICOS DE A BORDO

La concesión de billetes gratuitos o con descuento para los Oficiales Técnicos de a Bordo, quedará sujeta a las siguientes normas:

1.—Billetes gratuitos II, sin limitación de número, desde el momento que queden fijos en la plantilla de IBERIA, en la red nacional o europea, y al cumplir tres años de su ingreso en la Compañía, en la totalidad de la red. La Compañía facilitará a los Oficiales Técnicos de a Bordo en los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carnet de Tripulante.

2.—Billetes al 50% con reserva de plaza, sin limitación

3.—Un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza en caso de fallecimiento de padres, hijos, hermanos o cónyuge, al aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento (en caso de ser Oficiales Técnicos de a Bordo casados, tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge).

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

5.—Billetes gratuitos I, en caso de matrimonio, para el Tripulante y su cónyuge, en la red que le corresponda, según el periodo de permanencia que tenga en la Compañía.

6.—Dos billetes gratuitos I para su cónyuge e hijos en los casos en los que los Tripulantes deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena, Navidad o Nochevieja y Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

7.—Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes gratuitos o con descuento que se acuerden con otras Compañías, para el personal de las mismas, en régimen de reciprocidad, serán de aplicación a los Oficiales Técnicos de a Bordo

Artículo 141.—CONCESIONES A LOS FAMILIARES

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

1.—El cónyuge disfrutara de tres billetes gratuitos II al año.

2.—Los hijos que convivan con el Oficial Técnico de a Bordo y dependan económicamente de él, disfrutarán de dos billetes gratuitos II al año.

En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad y divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el Oficial Técnico de a Bordo estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad, o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica del Oficial Técnico de a Bordo. Igualmente estarán exceptuados de tal requisito de convivencia en los casos de separación de hecho.

3.—Los familiares de primer grado o aquellos por los que el Tripulante perciba plus familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación la percibían) distintos de los señalados en los dos números anteriores que convivan y dependan del Tripulante 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.

Artículo 142.—NORMAS COMUNES

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

	CLASES		
	Turista	Preferente	1.ª
Red Nacional excepto Península/Canarias y v.v.	150 pts.	165 pts.	180 pts.
Península/Canarias y v.v.	300 »	330 »	360 »
España/Europa y v.v. ...	600 »	660 »	720 »
España/Africa Norte y v.v.	600 »	660 »	720 »
Resto Red	900 »	990 »	1.080 »

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

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. Estarán exentos de estas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 3 a 6, inclusives, del artículo 140 y artículo 144.

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

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

5.—Los billetes concedidos de acuerdo con estas Normas, serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios Oficiales Técnicos de a Bordo que podrán ser autorizados a ocupar primera clase.

Se acepta la ocupación de plazas en clase preferente cuando la clase turista esté completa reservándose la Compañía la decisión de si tal cambio de clase se realizará a favor de pasajeros de pago.

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

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

6.—El Oficial Técnico de a Bordo que durante dos años consecutivos no hubiese disfrutado del derecho de billetes gratuitos II, tendrá derecho a usar en el tercer

año un billete gratuito I, tanto él como los beneficiarios de primer grado que dependan económicamente del Tripulante y convivan con él.

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 2 del artículo 145.

7.—Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 141, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del beneficiario, así como que convivan con éste en los casos en que la convivencia sea también exigible.

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

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

El origen del viaje y destino de los billetes, regulado en el presente capítulo no será necesario que coincidan con el punto de residencia habitual del Oficial Técnico de a Bordo o beneficiario.

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

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

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

9.—En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantiza el regreso mediante reserva de plaza si con billete sin reserva hubiera imposibilidad de regresar en la fecha prevista para la incorporación al trabajo.

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

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

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

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

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

10.—Los billetes gratuitos o con descuento obtenidos por los Oficiales Técnicos de a Bordo o beneficiarios, tendrán un período de validez para iniciar el recorrido, no superior a dos meses, desde la fecha de su concesión. Para el segundo o 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 asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizarán en la fecha que terminen los mismos.

Artículo 143.—EQUIPAJES

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

Artículo 144.—DESTACAMENTOS

En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 141 y una empleada de 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 de Servicio Doméstico, siendo este segundo billete gratuito II.

Artículo 145.—PERSONAL CON PERDIDA DE LICENCIA, JUBILADOS, VIUDAS Y HUERFANOS, ESCALA DE RESERVA Y EXCEDENCIA ESPECIAL

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

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

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 convencionales que se opongan expresamente a ellas.

DISPOSICION FINAL SEGUNDA

Las líneas fuera de normas cuya realización se acuerde entre las partes, se adaptarán, cuando proceda, a lo regulado en el presente Convenio. En otro caso, se estará a lo que se determine de mutuo acuerdo entre la Compañía y la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo.

DISPOSICION FINAL TERCERA

Ambas partes firmantes del presente Convenio, confirman su intención de mantener la Comisión de Estudio que, con-

templando la actual y futura problemática de los Oficiales Técnicos de Vuelo, en conexión con los artículos 7 y 35 del Convenio, desarrolle y trate de alcanzar soluciones satisfactorias para resolverla.

DISPOSICION FINAL CUARTA

Durante 1984 se continuarán los trabajos iniciados entre ambas representaciones en orden a modificar la normativa actual referente al Anexo 2, en cuanto a la situación de «Reserva» regulada en el presente Convenio.

NOTA NUMERO UNO

La Compañía garantiza que la proporcionalidad retributiva, referente a sueldo base y prima por razón de viaje garantizada existente entre Oficiales Técnicos de a Bordo y los Primeros Pilotos según las normas anteriores a 1982, se mantendrá cualquiera que sea la denominación que puedan tener quienes estaban encuadrados en esta especialidad (mínimo de 80 por 100 sobre sueldo base y 66,66 por 100 sobre prima por razón de viaje garantizada).

Asimismo, se mantendrá la relación porcentual existente entre las tablas de Oficiales Técnicos de a Bordo y la de

Anexo n.° 1

TABLA DE CONSIDERACION A GRADO SUPERIOR

Niveles	1°C	1°B	1°A	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°
Sueldo Base	74.513	74.513	74.513	74.513	74.513	74.513	74.513	74.513	74.513	74.513
P.R.V.G. (55 h.)	247.012	231.913	214.953	197.809	180.321	162.617	144.690	126.542	108.175	89.591
Precio hora atipica	3.250	3.051	2.828	2.603	2.373	2.140	1.904	1.665	1.423	1.179
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 h. (ambas inc.)	3.079	2.891	2.680	2.465	2.248	2.027	1.804	1.578	1.349	1.118
Precio hora vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adel	4.491	4.217	3.908	3.597	3.279	2.957	2.631	2.301	1.967	1.629
Precio h. hasta 126 horas act. laboral (bloque primero)	1.366	1.281	1.188	1.092	999	898	798	697	596	495
Precio h. desde 127 horas act. laboral hasta 141 h. (bloq. 2.°)	1.756	1.648	1.528	1.404	1.282	1.155	1.029	901	770	636
Precio h. desde 142 horas act laboral hasta 149 h. (bloq. 3.°)	2.413	2.266	2.102	1.934	1.763	1.589	1.414	1.238	1.056	876
Precio h. desde 150 horas act. laboral en adelante (bloq. 4.°)	2.654	2.493	2.312	2.126	1.939	1.748	1.557	1.360	1.162	964
Prima Coyuntura	20.690	20.690	20.690	20.690	26.601	31.037	35.472	38.430	41.381	41.381

Precio hora actividad aérea en tierra = 10% precio hora base de Vuelo. Efectividad: 1 de enero de 1984

TABLA SALARIAL: OFICIALES TECNICOS DE A BORDO

Niveles	1°C	1°B	1°A	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°
Sueldo Base	70.624	70.624	70.624	70.624	70.624	70.624	70.624	70.624	70.624	70.624
P.R.V.G. (55 h.) ...	220.443	206.699	191.208	175.549	159.059	142.364	125.458	108.347	91.031	73.504
Precio hora atipica	2.901	2.720	2.516	2.310	2.093	1.873	1.651	1.426	1.198	967
Precio h. adicional desde 56 a 70 h. (ambas inclusive) ...	2.749	2.578	2.384	2.188	1.983	1.775	1.563	1.351	1.135	916
Precio h. Vuelo adic. desde 71 h. (inclusive) en adelante.	4.008	3.758	3.477	3.192	2.892	2.588	2.281	1.970	1.655	1.336
Precio h. hasta 126 h. act. laboral (bloque 1.°) ...	1.218	1.142	1.056	971	880	786	693	598	503	407
Precio h. desde 127 h. act. laboral hasta 141 h. (bloque 2.°)	1.566	1.469	1.359	1.249	1.132	1.013	893	771	647	522
Precio h. desde 142 h. act. laboral hasta 149 h. (bloque 3.°)	2.153	2.018	1.869	1.712	1.552	1.391	1.225	1.060	890	718
Precio h. desde 150 h. act. laboral en adelante (bloque 4.°)	2.371	2.223	2.056	1.885	1.709	1.532	1.348	1.164	977	792

Precio hora actividad aérea en tierra = 10% precio hora base de Vuelo. Efectividad: 1 de enero de 1984

Consideración a Grado Superior del Anexo n.º 1, en lo que se refiere al sueldo base y prima por razón de viaje.

NOTA NUMERO DOS

Las primas de responsabilidad de Oficiales Técnicos de a Bordo, se modificarán como mínimo en el incremento que experimenten el sueldo base y prima por razón de viaje garantizado a partir de 1.1.85, siempre que no suponga en cómputo global anual un incremento salarial superior al que se acuerde entre las partes o al que con carácter general se aplique a los distintos colectivos de la Compañía.

Anexo n.º 2

CESE TEMPORAL Y DEFINITIVO EN VUELO

A) CESE TEMPORAL EN VUELO

a) 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

b) 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 el 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.

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

B) CESE DEFINITIVO EN VUELO

a) Se producirá el cese en vuelo con carácter definitivo por alguna de las causas siguientes:

1.—Pérdida de la 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.

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

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

— 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 retribuidas o no vacaciones, dietas traslados, enfermedad y transporte, se regirán por las normas establecidas para el personal de Tierra

En todas las demas materias que les sean de aplicación, se ajustarán a lo establecido en este Convenio

En materia de Concierto de Vida, los Oficiales Técnicos de a Bordo en esta situación seguirán rigiendose por las normas actualmente en vigor, en el reglamento de Concierto Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo.

c) Los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 Oficiales Técnicos de a Bordo 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 no pudiendo, en cualquier caso, desempeñar puestos o cargos de mando en su Unidad orgánica correspondiente

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

— Durante el tiempo que permanezca en reserva, la Compañía mantendrá al tripulante en situación de alta ante la Seguridad Social, cotizándose por ambas partes en los mismos términos que se viniese 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 pase a la situación de reserva y el establecido por el Ministerio de Trabajo para la jubilación con plenitud de derechos, la Compañía abonará a su cargo, en 14 mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponder al Tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos 65 años, o edad menor en que se 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, establezca para sus pensionistas.

— La Compañía abonará, también en 14 mensualidades, una cantidad igual a la que al Tripulante corresponda para la nueva situación de reserva en dicho Reglamento.

— En materia de Concierto Colectivo de Vida, se regirán por las normas actualmente en vigor, en el Reglamento de Concierto Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo.

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

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

Dicha pensión se revisará 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 Oficial Técnico de a Bordo podrá suscribir un Convenio Especial con la Seguridad Social, cuya cotización será reintegrada mensualmente por la Compañía en la cuantía vigente en cada momento.

CLAUSULA TRANSITORIA PRIMERA

La efectividad de las situaciones de Reserva y Excedencia Especial se iniciará desde el momento en que por parte de la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo y de la Compañía así se determine. No obstante, ambas partes acuerdan retrotraer, en su caso, sus efectos a 1 de enero de 1984 si 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 razón de edad seguirá rigiéndose por la normativa que viene aplicándose actualmente.

CLAUSULA TRANSITORIA SEGUNDA

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

CLAUSULA TRANSITORIA TERCERA

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

CLAUSULA TRANSITORIA CUARTA

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

Anexo n.º 3

ATENCIONES SOCIALES

De acuerdo con lo establecido en el Capítulo Octavo, artículo 130, de este Convenio, las aportaciones del grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo serán de 111 ptas. por Oficial Técnico de a Bordo y mes.

La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los Oficiales Técnicos de a Bordo.

Asimismo, se establece una cotización por los Oficiales Técnicos de a Bordo a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA, de 111 ptas. por Tripulante y mes.

Anexo n.º 4-I

D I E T A S

Nacionales

Categorías	Comida (½ Dieta)	Cena (½ Dieta)
Oficiales Técnicos de a Bordo	1.308 Ptas.	1.308 Ptas.

Extranjeras

Categorías	Comida (½ Dieta)	Cena (½ Dieta)
A. **BASICO**		
Oficiales Técnicos de a Bordo	16,56 $ US	16,56 $ US
B. **125 por 100**		
Oficiales Técnicos de a Bordo ...	20,70 $ US	20,70 $ US

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

C. **112 por 100**		
Oficiales Técnicos de a Bordo	18,55 $ US	18,55 $ US

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

D. **95 por 100**		
Oficiales Técnicos de a Bordo	15,73 $ US	15,73 $ US

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

Categorías	Comida (½ Dieta)	Cena (½ Dieta)
E. **80 por 100**		
Oficiales Técnicos de a Bordo ...	13,25 $ US	13,25 $ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

EFECTIVIDAD: 1 de julio de 1984.

Anexo n.º 4-II

GASTOS DE BOLSILLO

Nacionales

Categorías	Conceptos Gastos de Bolsillo
Oficiales Técnicos de a Bordo	918 Ptas

Extranjeras

Categorías	Conceptos Gastos de Bolsillo
A. **BASICO**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	12,83 $ US
B. **125 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	16,04 $ US

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

C. **112 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 14,37 $ US

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

D. **95 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 12,19 $ US

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

E. **80 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 10,26 $ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

EFECTIVIDAD: 1 de julio de 1984.

Anexo n.º 4-III

DESTACAMENTOS

Nacionales

Categorías	Conceptos Destacamento
Oficiales Técnicos de a Bordo	2.687 Ptas.

Extranjeras

Categorías	Conceptos Destacamento
A. **BASICO**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	46,67 $ US
B. **125 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	58,34 $ US

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

Categorías	Conceptos Destacamento
C. **112 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	52,27 $ US

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

D. **95 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 44,34 $ US

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

E. **80 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 37,34 $ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

EFECTIVIDAD: 1 de julio de 1984.

Anexo n.º 4-IV

RESIDENCIAS

Nacionales

Categorías	Conceptos Residencia
Oficiales Técnicos de a Bordo	1.991 Ptas.

Extranjeras

Categorías	Conceptos Residencia
A. **BASICO**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	39,67 $ US
B. **125 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	49,59 $ US

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto

C. **112 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... 44,43 $ US

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

D. **95 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 37,69 $ US

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

E. **80 por 100**

Oficiales Técnicos de a Bordo ... ... 31,74 $ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

EFECTIVIDAD: 1 de julio de 1984.

Anexo n.º 4-V

DESTINOS

Nacionales

Categorías	Conceptos Destino
Oficiales Técnicos de a Bordo	1.405 Ptas

Extranjeras

Categorías	Conceptos Destino
A. **BASICO**	
Oficiales Técnicos de a Bordo ...	28,00 $ US
B. **125 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	35,00 $ US

Las cuantías citadas serán de aplicacion a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudi, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.

C. **112 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	31,36 $ US

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

D. **95 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	26,60 $ US

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

E. **80 por 100**	
Oficiales Técnicos de a Bordo	22,40 $ US

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

NOTA: Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

EFECTIVIDAD: 1 de julio de 1984.

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

Instructores:

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

B) **PUNTUACION**

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

		1.ª Quincena	2.ª Quincena
Julio, Agosto	24 puntos	12	12
Septiembre	16 puntos	10	6
Junio	12 puntos	4	8
Abril, Mayo	8 puntos	4	4
Diciembre	6 puntos	0	6
Enero	0 puntos	0	0
Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre	0 puntos	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa, se computarán a razón de 1 punto por día, y 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 corresponda, y sumando al total de los puntos señalados en el párrafo anterior si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

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

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

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

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

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

PETICIONES

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

Anexo n.º 5

RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DE LOS TRIPULANTES TECNICOS CON LA DURACION DE LAS MISMAS

Uniforme de invierno	1 año
Uniforme de verano ...	Una temporada
Gabardina	3 años
4 camisas blancas	1 año
2 pares de zapatos	1 año
6 pares de calcetines	1 año
2 corbatas	1 año
1 gorra	1 año
1 cinturón	2 años
1 maleta	5 años
1 cartera	3 años
1 maletín de mano	3 años
1 cazadora	3 años

Anexo n.º 6

V A C A C I O N E S

A) **NORMAS GENERALES**

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

El disfrute de los días de recuperación se acumulará a los períodos de vacaciones anuales.

Al conceder la Flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades dará prioridad al mes completo cuando así se

hubiese solicitado por el Tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre periodos múltiples de quince días.

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

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

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

Mandos Superiores:

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

1) Entre el 1 y el 15 de noviembre, las flotas ofertarán las disponibilidades para los meses de enero, febrero y marzo, así como el número de quincenas en el periodo junio, julio, agosto y septiembre, necesarias para que la mitad de la plantilla de cada una de las mismas, pueda disfrutar de quince días de vacaciones, en este periodo si lo desea. En caso de renuncia de algún Oficial Técnico de a Bordo, a disfrutar de la quincena de vacaciones en el periodo de verano, se deducirán de la oferta de la primera quincena de junio y de la segunda quincena de septiembre.

2) Entre el 1 y el 15 de febrero, las Flotas ofertarán las disponibilidades para los meses de abril, mayo, octubre, noviembre y diciembre, así como los posibles aumentos sobre la oferta anterior para junio, julio, agosto y septiembre y/o las quincenas que no se hayan cubierto del cupo de verano.

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

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

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

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

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

   e) Los Tripulantes que estuvieran disfrutando vacaciones durante los meses de marzo y/o noviembre, podrán hacer sus peticiones en los primeros 8 días después de su reincorporación al servicio.

D) **ASIGNACION DE TURNOS**

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

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

El tripulante que realice un curso para cambio de Flota, grupo o especialidad, y no haya tenido ocasión de realizar petición de vacaciones para su nueva situación, podrá formularla durante los ocho primeros días de iniciado el curso de que se trate.

En todo caso, tendrán prioridad las vacaciones que ya estén preavisadas en la nueva flota o especialidad. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo.

Las Flotas atenderán con prioridad las peticiones de vacaciones voluntarias.

Dichas peticiones serán atendidas hasta cubrir las posibilidades que existan para una misma quincena (o mes). Si hubieran más solicitudes que disponibilidades por parte de la Flota, se atenderán aquéllas en función del número de puntos de los solicitantes.

Como consecuencia de lo anterior, no haya nada que impida enviar a un Oficial Técnico de a Bordo de vacaciones forzosas antes que otro que tenga más puntos que aquél, siempre que las vacaciones del de mayor puntuación sean voluntarias.

Quedan exceptuados los casos que se contemplan en el apartado A).

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

Voluntarios:

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

Forzoso:

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

En el 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 del mes completo de vacaciones. Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos se podrán conceder por quincenas, dejando como mínimo tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos periodos forzosos.

No obstante lo anterior, cada Flota no podrá dar más del sesenta por ciento de los turnos de vacaciones en cada periodo.

E) **VACACIONES ESPECIFICAS DE VERANO**

Las vacaciones correspondientes a este cupo se regirán por las siguientes normas:

1.—Las flotas no tienen más obligación que dar vacaciones en este periodo a la mitad de su plantilla, cada año, en turnos de quince días.

2.—Por consiguiente, no se podrán disfrutar los días de recuperación ni el mes completo en las quincenas asignadas en dicho cupo.

3.—Los Tripulantes destacados no tendrán derecho a acogerse a este cupo de vacaciones, mientras dure su situación.

4.—Los Tripulantes en situación de residencia o destino, tendrán cupos proporcionales a los de la Base Principal con turnos independientes de la misma.

5.—A los Tripulantes que soliciten vacaciones en este periodo y les correspondan, no se les podrá enviar más que una quincena forzoso, de acuerdo con su puntuación.

6.—Para la solicitud y disfrute de una quincena de vacaciones, tendrán prioridad los Oficiales Técnicos que durante el año anterior no hayan dispuesto de vacaciones voluntarias o forzosas en tal periodo. Se entiende que el tripulante sólo está interesado en las quincenas que solicita.

7.—Asignadas las quincenas voluntarias que en base a tales solicitudes correspondan, las vacantes que pudieran subsistir se cubrirán en base a las peticiones que no pudieron ser atendidas el año anterior.

8.—Si, no obstante, existieran aún quincenas vacantes, se cubrirán por los Oficiales Técnicos que no disfrutaron vacaciones de verano en el año anterior por cualquier otra causa. Al Tripulante que en este caso se le asignen, podrá renunciar, considerándosele a todos los efectos como disfrutado su turno de verano.

La renuncia se hará por escrito dentro de los 40 días siguientes a la fecha del escrito en que se comunique la asignación.

9.—Las vacaciones específicas de verano se programarán en base a estos criterios con carácter preferente a las del sistema general, teniendo en cuenta que las limitaciones que en este último régimen se establecen para la asignación de turnos forzosos no se verán influidas por la asignación de las vacaciones específicas de verano, voluntarias o forzosas, cuyo régimen funciona con independencia, a este respecto, del general.

La asignación de las quincenas se realizarán en los casos de solicitudes voluntarias y en los turnos forzosos antes mencionados, atendiendo en cada grupo a las puntuaciones y orden de antigüedad correspondientes para cada supuesto.

F) **SOLICITUD DE PERMUTAS DE LOS PERIODOS DE VACACION**

Los Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo podrán solicitar la permuta de uno de los dos periodos quincenales de vacación con otro Tripulante de su misma Flota y especialidad. Para ello los interesados firmarán conjuntamente la solicitud. La Empresa podrá, discrecionalmente, autorizar la permuta, velando, en todo caso por la mejor y más económica coordinación de los servicios.

Los periodos permutados mantendrán sus propias fechas, puntuaciones y características de turno de verano si la tuviesen imputándosele por lo tanto, al Tripulante que los disfrute.

Los días de recuperación que estuviesen unidos a la quincena permutada, los disfrutará el Tripulante en las fechas en que la Empresa libremente señale.

Anexo n.° 7

ROTACIONES DE DESTACAMENTOS, 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 oferte, se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 51, 52 y 53, abonándose al Tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

B) **PETICIONES**

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

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

C) **ASIGNACION**

La prioridad para asistir voluntariamente a un destacamento o residencia por parte de los Oficiales Técnicos de a Bordo, vendrá determinada por el número de orden en que se encuentren situados en la lista que a tal efecto se confeccione.

Esta lista incluirá la totalidad de la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo, y el número de orden en ella vendrá dado por el número de puntos de menor a mayor, que cada uno tenga al 31 de diciembre de 1979. A igualdad de puntos tendrá menor número de orden quien tenga mayor antigüedad técnica.

En lo sucesivo, los Oficiales Técnicos de a Bordo de nuevo ingreso serán colocados al final de la lista del mismo día que figura como el de su antigüedad técnica.

Cuando alguien se desplace por motivo de destacamento o residencia, perderá su posición en la lista y será colocado al final de la misma el mismo día de su reincorporación a su base habitual.

Si se reincorporan varios Oficiales Técnicos en el mismo día conservarán el mismo orden relativo que tenían anteriormente, con independencia del tiempo que cada uno haya estado desplazado.

Si alguien se reincorporara el mismo día que un Oficial Técnico de a Bordo hace su primer vuelo sólo en la Compañía, será colocado por delante de éste en la lista de destacamentos y residencias.

Los desplazamientos forzosos serán cubiertos por aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo de menor antigüedad técnica, pero nadie podrá ser enviado forzoso de nuevo mientras haya

en su misma flota algún Oficial Técnico de a Bordo que haya sido forzoso menos veces que él. En el caso de que hayan sido enviados igual número de veces, le corresponderá de nuevo a aquél que lleve más tiempo sin ir destacado forzoso.

Las situaciones de deplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

La preferencia para un destino vendrá dada por la mayor antigüedad técnica.

Anexo n.° 8

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

Artículo 1.°.—ENFERMEDAD

A partir de 1 de enero de 1984, en las circunstancias y condiciones que se establecen en el párrafo siguiente, la Compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social Nacional y el Fondo B, en caso de enfermedad, hasta el tope del 100% del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando corresponda, coste de vida, gratificaciones de destacamento, residencia y destino en su caso, pagas extraordinarias y paga de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que, con carácter general o pactado, se abonen a cada grupo laboral, a los Oficiales Técnicos de a Bordo que se encuentren en dicha situación.

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de 14 días y hasta 14 días inclusive. En el primer caso, la Compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de 15 días, el importe de tal complemento que correspondiera a los primeros siete días se destinará a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA.

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

Artículo 2.°.—ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL

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

Artículo 3.°.—NORMAS COMUNES

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

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

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

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

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

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

En caso de enfermedad sobrevenida al Tripulante en localida 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 improcedente, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía si se hallase en uso de permiso y a la base principal si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante que deba reincorporase a su base, dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo 2.° del artículo 110 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 reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionadamente recibir la asistencia en centros sanitarios o por médicos distintos a aquéllos 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 estudiará la posibilidad de que las personas en situación de baja por enfermedad o accidente perciban el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa.

resarciéndose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja, pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Artículo 4.°.—RECURSOS

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

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

Si la Resolución fuera favorable al Oficial Técnico de a Bordo se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

Anexo n.° 9

REPRESENTACION, APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO

Artículo 1.—

a) IBERIA reconoce a SEOTV y la Sección Sindical del mismo en la Compañía, en los términos de los documentos de reconocimiento suscritos en su día, actualizados a los efectos previstos en el Estatuto de los Trabajadores.

b) Los Delegados Sindicales serán tres para SEOTV y tendrán las garantías y facilidades que establece la normativa y la práctica vigente.

La Compañía extenderá el reconocimiento y garantías sindicales al número de delegados que con posterioridad a la fecha de este Convenio se puedan pactar.

Durante la vigencia del Convenio acepta otorgar tal reconocimiento y garantías a quienes sean designados por SEOTV miembros titulares de: Comisión Negociadora del Convenio Colectivo, Comisión Mixta de Interpretación y grupos de trabajo creados en ejecución o desarrollo de este Convenio.

La Compañía acepta, asimismo, la acumulación de garantías sindicales, total o parcialmente, en uno o varios de sus Delegados.

c) Igualmente, como representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo tendrán las funciones que para los mismos se contienen en el presente Convenio y en la legislación vigente para la representación de los trabajadores.

d) IBERIA podrá establecer expresamente con dicho Sindicato lo que considere oportuno para el mejor entendimiento entre el mismo y la Empresa, de acuerdo con la legislación vigente.

e) IBERIA reconoce a la Sección Sindical de SEOTV en la Empresa como interlocutor exclusivo, en la actualidad, en lo referente a los acuerdos y convenios colectivos del grupo de Oficales Técnicos de a Bordo especialmente en lo que se derive de la interpretación y aplicación del Convenio Colectivo de 1984, en razón a su nivel de implantación en el referido colectivo profesional.

Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente.

Artículo 2.°.—

Los Representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo tendrán competencia en todo lo relacionado con la aplicación del Convenio y su cumplimiento. Estas funciones podrán efectuarse conjuntamente con la representación de la Empresa, en la materia y ámbito correspondiente, si fuera necesario.

La Compañía notificará a los representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo, el Organo de la misma que sea designado al efecto de resolver con dichos Representantes, cuando fuese necesario, las cuestiones en que hubiera controversia en relación a lo aquí establecido, sin perjuicio de lo atribuido a la Comisión de Interpretación.

Igualmente, los representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo colaborarán especialmente con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales, y deberán tener conocimiento previamente a su ejecución de las siguientes materias:

— Turnos de vacaciones.

— Rotaciones de destacamentos, residencia y destino.

Asimismo, recibirán notificación acerca de las sanciones muy graves y despidos que afecten a los Oficiales Técnicos de a Bordo.

Artículo 3.°.—

Funcionará en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación compuesta por igual número de representantes de la Empresa y de los Oficiales Técnicos de a Bordo, quienes tendrán acceso a la documentación sobre los temas a tratar por la Comisión.

La representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo estará integrada por dos Oficiales Técnicos de Vuelo y un Oficial Técnico Radionavegante, designados preferentemente de entre los que han intervenido en la deliberación del presente Convenio y por el mismo procedimiento.

Los representantes de la Compañía estarán designados libremente por la Dirección.

Sin perjuicio de la competencia de la Jurisdicción Laboral y de lo establecido en los artículos precedentes de este Anexo, la Comisión de Interpretación tendrá competencias en aquellos temas relacionados con la interpretación del Convenio.

La Comisión se reunirá normalmente cada mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones siempre que lo requiera la urgencia o necesidad de las mismas.

Artículo 4.°.—

Los Oficiales Técnicos de a Bordo estarán representados en el Comité de Seguimiento y Control del Plan de Viabilidad de la Compañía.

Igualmente, participarán en la elaboración del Plan Estratégico y en la elaboración de la propuesta del Contrato-Programa, en lo relativo a su contenido y cuantificación.

Anexo n.º 10

PRIMAS DE OFICIALES TECNICOS DE A BORDO

A) PRIMA DE RESPONSABILIDAD

1.—Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, con efectos de 1.1.84 y por el concepto de Prima de Responsabilidad las cantidades que para cada una de las Flotas se indican a continuación.

B-747	36.633 ptas./mes
DC-10	35.209 » »
A-300	34.117 » »
B-727	25.207 » »

Las cantidades citadas se abonarán en 14 pagas.

2.—En los casos de cese en vuelo establecidos en el Anexo número 2 por razón de pérdida de licencia, el Oficial Técnico de a Bordo afectado acreditará el 7,5% de esta Prima por cada año de antigüedad técnica con un máximo del 75%. Cuando el cese en vuelo sea debido a accidente laboral se acreditará el 100% de la cantidad que se venga percibiendo.

3.—Todo Oficial Técnico de a Bordo a quien la Compañía conceda la Consideración a Grado Superior, dejará de percibir de forma expresa y definitiva la Prima que se establece en el presente apartado.

4.—Los importes estipulados en el punto 1 de este apartado experimentarán las modificaciones que puedan acordarse entre los representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo y la Dirección de la Compañía.

5.—La presente normativa deja sin efecto cualquier otra que sobre esta materia se hubiera pactado con anterioridad a esta fecha.

B) PRIMA DE COYUNTURA

1.—Todo Oficial Técnico de a Bordo a quien la Compañía conceda la consideración a Grado Superior percibirá por el concepto de Prima de Coyuntura, y desde la fecha que corresponda, las cantidades que para su nivel se especifican en la Tabla de Consideración a Grado Superios (Anexo n.º 1).

2.—Esta Prima se abonará en 14 pagas.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

5619 *ORDEN de 19 de diciembre de 1984 por la que se declara incluida en zona de preferente localización industrial agraria la instalación de un depósito de almacenamiento de alcohol etílico de la Sociedad «Industrias Agrarias y Derivados, Sociedad Anónima», en Villarrobledo (Albacete), y se aprueba el correspondiente proyecto técnico.*

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta elevada por esa Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias sobre la petición formulada por la Sociedad «Industrias Agrarias y Derivados, Sociedad Anónima», para la instalación de un depósito de almacenamiento de alcohol etílico en Villarrobledo (Albacete), acogiéndose a los beneficios previstos en el Real Decreto 634/1978, de 13 de enero, y demás disposiciones dictadas para su ejecución y desarrollo,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Uno. Declarar incluida en zona de preferente localización industrial agraria, al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto 634/1978, de 13 de enero, la instalación de un depósito de almacenamiento de alcohol etílico en Villarrobledo (Albacete), de la que es titular la Sociedad «Industrias Agrarias y Derivados, Sociedad Anónima».

Dos. Conceder a la citada Sociedad para tal fin los beneficios aún vigentes entre los relacionados en el artículo tercero y en el apartado uno del artículo octavo del Decreto 2392/1972, de 18 de agosto, en la cuantía máxima que en el mismo se expresa, excepto los relativos a preferencia en la obtención de crédito oficial y expropiación forzosa que no han sido solicitados.

Tres. Aprobar el proyecto técnico presentado para la instalación industrial de referencia con un presupuesto de 363.928.196 pesetas, a efectos de subvención y de preferencia en la obtención de crédito oficial.

Cuatro. Asignar para dicha instalación, con cargo a la aplicación presupuestaria 21.09.771 del ejercicio económico de 1984, programa 223, Industrialización y Ordenación Agroalimentaria, una subvención equivalente al 5 por 100 del presupuesto que se aprueba, la cual alcanzará como máximo la cantidad de 18.196.409 pesetas.

Cinco. Conceder un plazo hasta el día 31 de marzo de 1985 para que la Sociedad beneficiaria justifique las inversiones efectuadas en la realización de las obras e instalaciones previstas en el proyecto que se aprueba y realice la inscripción en el correspondiente Registro de Industrias Agrarias y Alimentarias.

Seis. Hacer saber que en caso de posterior renuncia a los beneficios otorgados o incumplimiento de las condiciones establecidas para su disfrute se exigirá el abono o reintegro, en su caso, de las bonificaciones o subvenciones ya disfrutadas. A este fin quedarán afectos preferentemente a favor del Estado los terrenos o instalaciones de la Sociedad titular por el importe de dichos beneficios o subvenciones, de conformidad con el artículo 19 del Decreto 2853/1964, de 8 de septiembre.

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

Madrid, 19 de diciembre de 1984.-P. D. (Orden de 30 de enero de 1980), el Subsecretario, José Francisco Peña Díez.

Ilmo. Sr. Director general de Industrias Agrarias y Alimentarias.

5620 *ORDEN de 28 de diciembre de 1984 por la que se declara incluida en zona de preferente localización industrial agraria la ampliación de la industria de elaboración y envasado de zumos y mostos, sita en Gandía (Valencia), de la Sociedad «Vital Carlos Schneider, Sociedad Anónima», y se aprueba el correspondiente proyecto técnico.*

Ilmo. Sr.: De conformidad con la propuesta elevada por esa Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias sobre la petición formulada por la Sociedad «Vital Carlos Schneider, Sociedad Anónima», para la ampliación de su industria de elaboración y envasado de zumos y mostos, sita en Gandía (Valencia), acogiéndose a los beneficios previstos en la Orden de este Departamento de 16 de septiembre de 1983 y demás disposiciones dictadas para su ejecución y desarrollo.

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Uno. Declarar incluida en zona de preferente localización industrial agraria, al amparo de lo dispuesto en la Orden de este Departamento de 16 de septiembre de 1983, la ampliación de la industria de elaboración y envasado de mostos y zumos, sita en Gandía (Valencia), de la que es titular «Vital Carlos Schneider, Sociedad Anónima».

Dos. Conceder a la citada Sociedad para tal fin los beneficios aún vigentes entre los relacionados en el artículo tercero y en el apartado uno del artículo octavo del Decreto 2392/1972, de 18 de agosto, en la cuantía máxima que en el mismo se expresa, excepto el relativo a expropiación forzosa que no ha sido solicitado.

Tres. Aprobar el proyecto técnico presentado para la ampliación industrial de referencia con un presupuesto de 51.120.321 pesetas, a efectos de subvención y de preferencia en la obtención de crédito oficial.