

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

15269 *RESOLUCION de 12 de mayo de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Técnicos de a Bordo.*

Visto el texto del Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Técnicos de a Bordo, que fue suscrito con fecha 4 de julio de 1986, de una parte por miembros del Sindicato Español de Oficiales Técnicos de Vuelo (SEOTV), en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión negociadora.

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

Madrid, 12 de mayo de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO ENTRE «IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANONIMA», Y SUS TRIPULANTES TECNICOS DE A BORDO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2.º *Ámbito personal.*—Este Convenio afecta a los Tripulantes Técnicos de plantilla de «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», 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 número 2.

Se excluyen de este ámbito:

- 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.
- 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.
- El personal contratado con carácter temporal, que se regirá por las normas legales que les sean de aplicación y las especificaciones pactadas en su contrato de trabajo.
- El personal que ingrese en la Compañía en función de título aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1955, y Orden de 24 de mayo de 1955, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Art. 3.º *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entra en vigor el día 4 de julio de 1986. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 1987, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

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

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—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.

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

Art. 6.º *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los Tripulantes, salvada la competencia correspondiente a la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Art. 7.º *Readaptación 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 sólo a los Tripulantes Técnicos que figuren en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de análogo o superior consideración, en tanto reúnan al 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.

Art. 8.º *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, ésta será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 9.º *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—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 confie y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 10. *Dedicación, títulos, 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 de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determinen.

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.

Art. 11. *Régimen de vida.*—Los Tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión.

Art. 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.

Art. 13. *Banalización Tripulantes Técnicos.*—La Compañía podrá asignar turnos de vuelos a sus tripulantes, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

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

Art. 14. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de «Iberia» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes se comprometen 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 cualquiera 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 figuran a bordo, están al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO III

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 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.

Art. 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.

Art. 17. *Tripulante Técnico.*—Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 18. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes Técnicos y TCP 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.

Art. 19. *Oficial Técnico 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.

Art. 20. *Oficial Técnico 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 cédula, planta motriz y sistemas de la aeronave, así como la realización de los cálculos precisos para el vuelo, registro de anotaciones y confección de partes técnicas.

Art. 21. *Oficial Técnico Radionavegante.*—Oficial Técnico de a Bordo en posesión del título de Radionavegante correspondiente que le acredite 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.

SECCIÓN SEGUNDA: CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

Art. 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 TÉCNICOS DE VUELO Y OFICIALES TÉCNICOS RADIONAVEGANTES

Nivel IC.	Nivel 3.
Nivel IB.	Nivel 4.
Nivel IA.	Nivel 5.
Nivel I.	Nivel 6.
Nivel 2.	Nivel 7.

Art. 23. *Ordenación 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.

Art. 24. *Antigüedad técnica.*—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 período 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 casos de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad técnica se regirá por lo dispuesto en el artículo 43.

Art. 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 voluntaria.

Art. 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 Oficial Técnico de Vuelo y el Oficial Técnico Radionavegante.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Art. 27. *Admisión.*—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.

Art. 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.

Art. 29. *Garantía de empleo.*—Durante el período de vigencia de este Convenio Colectivo se garantiza el empleo del personal fijo de plantilla siempre que permanezca reglamentariamente facultado para ejercer su función de Oficial Técnico de a Bordo.

Art. 30. *Promoción.*—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.

Art. 31. *Progresión y regresión de Oficiales Técnicos de a Bordo.* 1. *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 a 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 tres 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 tres años en la nueva flota.

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

2. Regresión: 1) Con carácter voluntario y una vez transcurridos cuatro 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 anterior. La petición de regresión será resuelta laboralmente 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 la correspondiera, una vez hayan transcurrido cuatro 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 regresar 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, regresarán en orden inverso a aquel en que hubiesen sido adscritos a la flota cuyas unidades se eliminan y tendrá preferencia para, nuevamente, incorporarse a la flota de procedencia o equivalente si se adquiriese nueva unidad.

Art. 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 tres, cinco y tres 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.

Art. 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.

Art. 34. *Consideración 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 com mínimo quince años de servicio efectivo de vuelo.

— Haber completado el 80 por 100 de la media de las horas voladas 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 número 1 (tabla de consideración 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 total de estas consideraciones a grado superior no será inferior al 16 por 100 desde el 1 de enero de 1987 y del 19 por 100 desde el 1 de enero de 1988, de la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo, aplicándose a cada una de sus dos especialidades, Oficiales Técnicos de Vuelo y Oficiales Técnicos Radionavegantes. Para el año 1986, el número total de estas consideraciones no será inferior al 12 por 100 de cada especialidad.

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.

Art. 35. *Opción de Oficiales Técnicos de a Bordo a cambio de grupo.*—Los Oficiales Técnicos de a Bordo que reúnan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aun cuando 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 de 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, asignándose 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 tres 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 por 100 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 financiación de los estudios siempre que superen los exámenes de cada curso en las convocatorias oficiales y normales de cada uno de ellos.

CAPITULO V

Art. 36. *Situaciones.*—Los Tripulantes podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes.

Art. 37. *Tripulantes contratados con carácter temporal.*—La Compañía podrá celebrar contratos con carácter temporal en los términos establecidos en cada momento por la legislación vigente.

Art. 38. *Oficiales Técnicos de a Bordo en período 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.

Art. 39. *Oficiales Técnicos 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 de 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.

Art. 40. *Oficiales Técnicos de a Bordo en situación 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 aun 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.

Art. 41. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Tripulantes de funciones distintas a aquellos 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.

Art. 42. *Oficiales Técnicos 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, abuelos y nietos, incluso parentesco político.

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. El tiempo señalado podrá ampliarse hasta tres días naturales más cuando el alumbramiento se produjese en lugar distinto del que reside habitualmente el trabajador.

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.

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 licencia 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 treinta días de antelación al comienzo del mes en que se deseen disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

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

Las vacaciones voluntarias del solicitante tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas, pero no así las forzosas.

Art. 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 reincorpan 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, o su equivalente en el supuesto de que ésta haya sido sustituida.

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 veinte años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Art. 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 aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 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 por 100 de su retribución con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

Art. 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 por 100 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.

Art. 47. *Suspensión 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. A los efectos previstos en el

artículo 32, la suspensión provisional de actividad no se computará, salvo que del correspondiente expediente se deduzca responsabilidad del Tripulante.

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

Art. 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 VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 49. *Base principal.*—Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios en vuelo.

Art. 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.

Art. 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 treinta y un días, empezando en cualquiera de los dos meses.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 treinta 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 cuatrocientas treinta y dos horas al mes.

El número máximo de noches fuera de Base será de dieciocho por mes.

Art. 56. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un Tripulante en el aeropuerto para realizar un servicio hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

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

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

Art. 57. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las siete y las veintuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 58. *Actividad aérea nocturna.*—La comprendida entre las veintuna y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

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

Art. 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 aquella inmovilizada y son parados sus motores (tiempo «entre calzosa»).

En el cómputo de los tiempos de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido conforme a los siguientes parámetros, desde el 1 de enero de 1986:

1. 100 por 100 de la carga de pago.
2. 85 por 100 de la componente de viento en carga.
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 catorce 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.

Art. 60. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de Tripulantes.

Art. 61. *Período de descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un Tripulante con el fin de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

Art. 62. *Descanso parcial en vuelo.*—El tiempo en el que un Tripulante, por estar la tripulación reforzada, quede relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Art. 63. *Límite de actividad aérea.*—Se considera límite de actividad aérea, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 64. *Servicio.*—El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un período de descanso.

Art. 65. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base.

Art. 66. *Etapa.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 67. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 68. *Tripulación técnica operativa.*—Es la definida por el Manual del avión para cada caso.

Art. 69. *Tripulación doblada.*—La que comprende dos tripulaciones técnicas mínimas operativas, de acuerdo con el certificado de aeronavegabilidad del avión.

Art. 70. *Tripulación 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.

Art. 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.

Art. 72. *Vuelo medio.*—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 73. *Vuelo largo.*—El de duración superior a tres horas.

Art. 74. *Vuelos de situación, posición y ferry.*—Se consideran vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo regresar a la base.

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

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

Art. 75. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden ser 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 vuela 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.

No se programará ninguna actividad aérea en las diez horas cuarenta y cinco minutos inmediatamente siguientes a la finalización de la instrucción en simulador.

El número máximo de horas lectivas para instrucción en tierra referido a los alumnos Oficiales Técnicos de a Bordo será de seis horas diarias, ampliables a siete horas cuando incluyan simulador.

Art. 76. *Imaginaria*.—Tripulantes 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.

Art. 77. *Retén*.—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 78. *Incidencias*.—Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelos fijos. Excepto los días señalados como libres, 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 ocho y las diez horas y las veinte y veintidós horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

Durante el mes de incidencias no se programarán los días libres que se concederán por la Compañía en función de las necesidades del servicio. Todos los días del mes tendrán el tratamiento previsto en el artículo 111. Lo dispuesto anteriormente dejará de aplicarse, y por tanto se incluirán los días libres en programación, al cumplirse seis meses de su denuncia.

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.

En las programaciones mensuales de los destacamentos se podrán nombrar retenes directamente, sin hallarse en la situación de incidencias, a fin de garantizar la estabilidad de las programaciones de cada destacamento.

Art. 79. *Día 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 veintidós 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.

Art. 80. *Día libre*.—Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante, sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 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 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 quince días de vacaciones de los que les 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.

Art. 82. *Tiempo de recuperación*.—Los Oficiales Técnicos de a Bordo, por el concepto de días de recuperación, tendrán derecho a días libres adicionales.

Al cumplir cinco años de antigüedad técnica en la Compañía, dos días. Al cumplir diez años, cinco días. Al cumplir quince años, ocho días. Al cumplir veinte años, once días. Al cumplir veinticinco años, catorce días.

No se devengará mayor número de días libres por este concepto, aunque se acumule antigüedad técnica superior a veinticinco 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 por 100 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.

Art. 83. *Ejecución opcional del coeficiente de programación*.—Los Tripulantes, a los veinticuatro años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los cuarenta y ocho años de edad, podrán optar por no volar más que las horas correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada, compensándose con días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas, en relación con el resto de los Tripulantes de la misma flota y especialidad que no se hallen en iguales circunstancias.

El número máximo de Tripulantes que podrán estar acogidos a este artículo será del 10 por 100 de la misma flota y especialidad. En el caso de que el número de solicitantes supere el 10 por 100 fijado, las prioridades se establecerán por riguroso orden de antigüedad técnica.

Para fijar el número de Tripulantes con derecho a ejercer esta opción en cada año, flota y función, se calculará el 10 por 100, redondeado por exceso, de la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo existente en cada flota a 31 de diciembre del año anterior. En el caso de que dicho número fuese, para un año y para alguna flota, inferior al existente el año anterior, quedará en suspenso el derecho de aquellos Tripulantes de menor antigüedad en vuelo que excedieran el número fijado.

Esta opción tendrá una duración de dos años, a contar desde el momento en que se comience a disfrutar. No obstante, si cumplido el plazo correspondiente existiese disponibilidad de opciones en la flota de que se trate, el Tripulante podrá optar por prorrogar su situación por otro período de dos años, renovable por períodos sucesivos de igual duración si continuasen las disponibilidades.

La opción quedará en suspenso en los siguientes casos:

- En los destacamentos forzosos. En este caso, la vacante temporal producida no será cubierta, teniendo derecho a ocupar la el citado Tripulante destacado a su regreso a la base principal.

- En los casos de cambios de flota, si en la nueva estuviese cubierto el cupo. En este supuesto, el Tripulante estará sujeto a las disponibilidades existentes en la nueva flota y bajo los criterios anteriormente expuestos.

En los casos de destacamento voluntario, residencias y destinos, la opción quedará anulada. A su regreso a la base principal, si lo desea, el Tripulante podrá optar de nuevo en las condiciones generales establecidas.

SECCIÓN SEGUNDA: LÍMITES Y REGULACIONES

Art. 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 desempeñen 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 las 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.

Art. 85. Límites de actividad aérea.

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	Número de aterrizajes	Actividad aérea
7,01 - 15,00	1 ó 2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	11,30
	6	9,30
	15,01 - 18,00	1
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 - 6,00	1	11,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00
6,01 - 7,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

Los límites de actividad aérea del aterrizaje número 6, de 9,30, 8,30 y 7,30, se ampliarán en una hora, una treinta horas y una treinta horas, respectivamente, en programación, si la última etapa es para regresar a la base.

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 catorce 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 dieciséis horas, ampliables en cuarenta minutos en aquellos casos en que la última etapa sea para regresar a base. No podrán realizarse más de doce 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 nueve horas, de las cuales, al menos, ocho horas de vuelo sean nocturnas, entendiéndose como horas nocturnas las comprendidas entre las veintiuna horas y las siete 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 período 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.

Art. 86. Límites máximos 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 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.

Art. 87. Límites de actividad laboral mensual.—El número máximo de horas de actividad laboral mensual a efectos de programación será de ciento sesenta y cinco horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada Tripulante podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

Art. 88. Límite 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 seis días. En ejecución podrá ampliarse hasta un máximo de siete días.

Art. 89. Límite 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.

Art. 90. Días libres.—Se concederán treinta y tres días naturales libres por trimestre natural, con un mínimo de diez 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 cuarenta y ocho 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 está 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 de 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 treinta y un días no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Tripulantes podrán optar por percibir íntegra la dieta de destacamento que se detalla en el anexo 4, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha dieta, 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.

i) En programación los días libres quedarán adecuadamente señalados y diferenciados de los periodos de descanso.

Art. 91. *Preavisos.*—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. Cuando la duración prevista del destacamento voluntario se reduzca por necesidades de la Compañía, el preaviso de reincorporación a la base principal será, como mínimo, de la mitad de los días previstos para su incorporación.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de residencia será de treinta y cinco días.

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

A la finalización de las situaciones de residencia y destino, el preaviso mínimo de reincorporación a la base principal será el mismo que para la incorporación.

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

Art. 92. *Periodos de descanso.*

(1) a) Los tripulantes estarán exentos de todo servicio durante los periodos de descanso.

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

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

El tiempo restituido será contado por horas enteras y no podrá superar las diez 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 periodo de descanso al que se tiene derecho es:

a) El periodo básico de descanso sin aumento, si el periodo de descanso da comienzo entre las dieciocho horas y un minuto y las veinticuatro horas locales.

b) El periodo básico de descanso más una hora, si el periodo de descanso da comienzo entre las cero horas y un minuto y las cuatro horas locales, o las quince y las dieciocho horas locales.

c) El periodo básico de descanso más dos horas, si el periodo de descanso da comienzo entre las cuatro horas y un minuto y las quince horas locales.

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

a) El periodo básico de descanso si éste incluye una noche local, es decir, las veintitrés y las siete horas locales.

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

El máximo periodo de descanso al que se tiene derecho, consistente en el periodo básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios, es de veintidós 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) Periodos 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 periodo de descanso en la base será de un 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 periodo de descanso tras el regreso a base, será de treinta y seis horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales.

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

Este periodo de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio de tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales. Ello será ampliado a cuarenta y ocho horas, si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios, y a setenta y dos horas, si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios, el periodo 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 periodo de descanso base será de setenta y dos horas.

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más, durante el recorrido en un total de más de tres días de ausencia (setenta y dos horas), el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante este periodo de 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 periodos 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 una hora los límites máximos de horas de actividad diaria devengarán un día de descanso adicional.

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

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

Líneas que superen en dos días los límites de series de servicio devengarán dos 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 por 100.

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

Conforme a los mismos principios, cuando el periodo de descanso empieza más tarde de 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 periodo básico mínimo de descanso de diez horas treinta 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.

Art. 93. Cambios de servicio en ejecución.—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.

Art. 94. Programaciones.—A efectos de programación, el Jefe de Flota, o persona por él designada, participará con el Departamento de Coordinación de 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 doce horas del día 24 y las veinticuatro del día 25 de diciembre, y las doce horas del 31 de diciembre y las veinticuatro del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los tripulantes de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquéllos que tengan vacaciones o permisos sin sueldo concedidos en la segunda quincena de diciembre, siempre que este permiso sea ininterrumpido y de diez días de duración mínima.

La Compañía facilitará mensualmente a la sección sindical de los Oficiales Técnicos de a Bordo las programaciones de los mismos en las diferentes flotas. Igualmente, facilitará los datos de la programación realizada mes a mes.

Art. 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 exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que mediante un período de descanso adecuado, el tripulante o tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

SECCIÓN TERCERA: ROTACIONES

Art. 96. Vacaciones.—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo número 6.

Art. 97. Rotaciones en destacamento, residencia y destinos.—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a los previsto en el anexo número 7.

CAPITULO VII

Retribuciones

Art. 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. Prima de responsabilidad (anexo 10).
 2. Prima de coyuntura (anexos 1 y 10).

d) Gastos compensatorios:

1. Dietas.
2. Dietas de destacamentos, residencia o destino.

e) Protección a la familia.

Art. 99. Sueldo base.—Los sueldos base de cada especialidad son los expresados en el anexo número 1.

Art. 100. Premios de antigüedad.—El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio de antigüedad un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía, hasta un máximo de doce trienios.

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

Art. 101. Prima por razón de viaje garantizada.—Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, en concepto de primas por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo 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 1.

Por día de servicio en vuelo como tripulante fuera de la base (considerado entre las cero horas y un minuto y las veinticuatro 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 cero horas y un minuto y las veinticuatro 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 el precio de las horas atípicas.

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

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a cincuenta y cinco 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 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 setenta y seis 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» (período transcurrido 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, independientemente de cuál sea la duración real del descanso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los tres conceptos siguientes: Hora de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo), horas de vuelo de situación (50 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo) y complemento a tres horas.

La actividad aérea en tierra mensual se abonará al 10 por 100 del precio de la hora base de vuelo.

Art. 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 por 100.

Art. 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 cesaran 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.

Art. 104. *Títulos.*—Se modifica el artículo 52 del Reglamento de Régimen Interior, en el sentido de que, en el futuro, la Dirección establecerá los títulos cuya posesión, por parte de los 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.

Art. 105. *Protección a la familia.*—Establecido por la Orden 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 tuvieran acreditados hasta la fecha a razón de 300 pesetas, y lo que posteriormente les corresponda a tenor de lo dispuesto en la aludida Orden.

Todos los Oficiales Técnicos de a Bordo que no hubieran causado alta en el régimen de plus familiar, antes del 31 de diciembre de 1966, se registrarán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Independientemente de lo anterior se estará a lo dispuesto por la normativa legal vigente en cada momento.

Art. 106. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, o parte proporcional, en su caso.

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

Art. 107. *Dieta de destacamento.*—Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo 4, III, o en su defecto, lo establecido en el artículo 90, apartado f.

Art. 108. *Dieta de residencia.*—Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia por la cantidad consignada en el anexo 4, IV.

Art. 109. *Dieta de destino.*—Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el anexo 4, V.

Art. 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 dieta 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 dieta percibida y los gastos reales que tuviese 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.

Art. 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.

Quando 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 (veinticuatro horas) devengará 5,06 horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad laboral.

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

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

A efectos económicos, el retén devengará 2,85 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y el 25 por 100 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 deben desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello, 2,53 horas de vuelo y seis 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 este resultante de dividir la garantía vigente en cada momento por setenta y seis 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 cincuenta y ocho horas al precio hora vuelo base y siete horas como adicionales por cada mes de duración o la parte alícuota que corresponda y seis horas de actividad laboral por día.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 114. *Vuelos de situación, 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 por 100 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 y en todos los vuelos programados por la Compañía en que los Oficiales Técnicos de a Bordo no formen parte de la tripulación normal se utilizarán billetes de servicio. Las reservas se harán en primera clase o preferente.

Quando este tipo de servicios se programen de forma imprevista, se realizarán en primera o preferente, salvo que estén todas las plazas de dichas clases conformadas en el momento de tomar la decisión de realizar el vuelo, en cuyo caso se efectuarán en turista.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 117. *Dieta básica.*—Es la que servirá de punto de partida para calcular, aplicándole un coeficiente regulador por país, la que corresponda en cada caso.

Art. 118. *Coficiente 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.

Quando 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.

Art. 119. *Actualización de dietas.*—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día 1 del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del índice 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 1 de enero de cada año.

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

Art. 120. *Dietas en vigor.*—Con efectividad de 1 de enero de 1986, las dietas y dietas de destacamento, residencia y destino son las que figuran en el anexo 4.

Art. 121. *Cómputo 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 trece horas y las quince horas o las veintiuna y las veintitrés horas locales.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las veinticuatro y las seis horas locales y no se pernocte fuera de la base.

El cómputo para el devengo de dieta nacional o extranjera se hará aplicando una y otra, tomando como base el aeropuerto en que se produzca el primer despegue en tiempos comprendidos entre las trece y las quince horas y las veintiuna y las veintitrés horas.

Cuando el tiempo de actividad entre estas horas transcurra en vuelo se abonará dieta nacional.

Art. 122. *Complemento de dieta.*—Como parte complementaria de la dieta definida en el artículo 115, y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia no cubiertos por aquella, se devengarán las cantidades señaladas en el anexo 4-II para cada fecha que se vuele o se permanezca fuera de la base, 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 fuera directo y se produjera cambio de fecha a bordo (hora GMT), no se devengará el complemento de dieta correspondiente a la última fecha.

Este complemento puede ser de carácter nacional o extranjero, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Los devengos a que se refiere este artículo sustituyen con efectos de 1 de enero de 1986, a los reflejados en el punto número 24 del acuerdo firmado entre las partes el 9 de mayo de 1986, y sus cuantías se incluyen en el anexo 4, citado anteriormente.

Art. 123. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan las tripulaciones técnicas en sus desplazamientos habituales, por motivo de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Las habitaciones deberán ser individuales o dobles para uso individual, con baño, y deberán estar ubicadas preferentemente en las zonas del hotel más alejadas de ruidos y tráfico, a fin de garantizar un buen descanso al tripulante.

En la selección de los hoteles participarán los representantes de los tripulantes, quienes darán su visto bueno a los que reúnan los requisitos aludidos en número no inferior a tres en las localidades en que la situación hotelera lo permita, visto bueno que estará vigente mientras se mantengan las condiciones contractuales, de carácter funcional, que dieron origen al citado visto bueno.

La Compañía facilitará las condiciones funcionales de los contratos que celebre con los hoteles correspondientes, dentro de los treinta días siguientes a su firma definitiva.

Art. 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.

Art. 125. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Art. 126. *Dieta básica.*—La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

Dietas nacionales: 3.114 pesetas.
Dietas extranjeras: 35,70 dólares.

Art. 127. *Comidad a bordo.*—El artículo 131 del Convenio Colectivo sobre comidas a bordo quedará redactado de la siguiente forma:

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

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

Asimismo se realizará un estudio de las líneas que coincidan con los mencionados horarios, de forma que se pueda facilitar en

cada temporada una orientación a los Comandantes que les permita coordinar con antelación las comidas de los tripulantes.»

Art. 128. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los tripulantes y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo de artículo 121.

Art. 128 bis.—En materia de revisión salarial para 1986, se aplicará sobre la base del 8 por 100, por lo que, en caso de que el IPC real para 1986 superase dicho tope, se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos de este acuerdo, con excepción del plus familiar, la gratificación de antiguos impuestos y fondo «B».

Las retribuciones vigentes en 31 de diciembre de 1986 se revisarán a partir de 1 de enero de 1987.

CAPITULO VIII

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 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.).

Art. 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 100 por cada parte.

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

Art. 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.

Art. 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 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 IX

Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 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:

- 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 8.
- El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 19 de septiembre de 1983.

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 (éstas cotizarán en los términos establecidos en el artículo siguiente). Esta cotización supone el 4 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados. Se acepta la revisión de cuotas al Fondo Social de Vuelo, cuyo tipo para 1986 se fija en el 4,7 por 100 para cada una de las partes. Esta subida de 0,7 puntos se abonará mediante una derrama especial en los términos que se acuerden entre las partes.

2. La prima del Concierto Colectivo de Vida de los Oficiales Técnicos de a Bordo de la Compañía será abonada en un 60 por 100 con cargo a «Iberia» y en un 40 por 100 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 represente, al igual que ocurre con los restantes colectivos.

3. Igualmente se asume el compromiso de colaborar con el Montepío de Loreto en la realización de los estudios conducentes a su adaptación a las prescripciones contenidas en el Reglamento de Entidades de Previsión Social de fecha 4 de diciembre de 1985.

Art. 134. Las primas de responsabilidad de Oficial Técnico de a Bordo, que a partir de 1 de enero de 1981 se consolidan a razón del 7,5 por 100 anual, con un tope máximo del 75 por 100, cotizarán por dichas cantidades consolidadas al Fondo Social de Vuelo.

Art. 135. *Enfermedad fuera de base.*—Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera de 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.

La Compañía facilitará a los Oficiales Técnicos una relación actualizada de los Médicos asesores y Centros médicos contratados, con domicilios y número de teléfono.

Art. 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 Dirección General de Aviación Civil u Organismo competente para ello.

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

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

A partir de los cincuenta y cinco 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 sesenta y cinco años en los términos regulados en el anexo 2.

Para aquellos Tripulantes que no hubieran optado por la opción anterior al cumplir los sesenta 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 sesenta y cinco años o edad inferior que se determine por la Seguridad Social nacional para tener opción a la jubilación con plenitud de derechos.

CAPITULO X

Transportes

Art. 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.

Art. 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 11.854 pesetas al mes. Indemnización que será actualizada con efectos de 1 de enero de cada año, según el IPC. La cantidad indicada de 11.854 pesetas tiene efectividad desde el 1 de enero de 1986.

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 de 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 1 del mes siguiente al de la fecha en que se ejercite.

6. La Dirección de Operaciones notificará a las Delegaciones afectadas la correspondiente información sobre los Oficiales Técnicos que deban ser transportados por medios de la Empresa y la de aquellos que, por haber renunciado a los mismos, hayan de desplazarse con medios propios.

La Empresa se compromete a mantener el aparcamiento actual de Tripulantes con Vigilante.

Art. 139. *Accidentes «in itinere».*—A los efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere», la Compañía autoriza a los Tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la 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 XI

Billetes gratuitos o con descuento

Art. 140. *Billetes gratuitos a Oficiales Técnicos 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.^a 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 carné de Tripulante.

2.^a Billetes al 50 por 100 con reserva de plaza, sin limitación.

3.^a 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.^a 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 Médico de la Compañía que le controle fuera de su residencia habitual con ocasión de servicio. Esta concesión se refiere a los familiares que deban atenderle.

5.^a Billetes gratuitos I, en caso de matrimonio, para el Oficial Técnico y su cónyuge, sin época restrictiva ni limitación de redes.

6.^a 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.^a En los casos de empleados consortes los derechos que a ambos cónyuges les correspondieran serán individualmente, es decir, podrá haber duplicidad de beneficios en los casos en que los cónyuges sean empleados de la Compañía.

Sin embargo, quedan exceptuadas las concesiones al cónyuge jubilado, las otorgadas con ocasión de matrimonios y los gratuitos con reserva de tercer año.

8.^a Los vuelos de conexión nacional, cuando no existan líneas directas, no tendrán la consideración de trayecto a efectos de su contabilización.

9.^a 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.

Art. 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 período de

permanencia del Tripulante en la plantilla de la Compañía en la forma regulada anteriormente. Se consolidan los derechos que los familiares de los Tripulantes ya venían gozando, y que son los siguientes:

1. El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos II al año.
 2. Los hijos que convivan con el 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. Los hijos aportados al matrimonio por el cónyuge del titular del derecho a billetes tendrán, en materia de billetes gratuitos y con descuento, los mismos derechos que los hijos del titular, siempre y cuando reúnan los requisitos exigidos a éstos, permanezca constante el matrimonio, dependan económicamente y convivan con el titular del derecho.

En los supuestos en que la unidad familiar deje de existir por separación, divorcio o cualquier otra circunstancia establecida por la ley, salvo por fallecimiento, se perderá el derecho que aquí se establece.

5. Billetes al 50 por 100 con reserva de plaza, sin limitación, a los familiares que se especifican en los números 1, 2 y 3 de este artículo.

Art. 142. Normas comunes.-1. Todos los billetes tarifa gratuita, además de la tasa de aeropuerto, salida aeropuerto y obvención, estarán sujetos al pago de las siguientes tasas de emisión por segmento:

	Clases		
	Turista Pesetas	Preferente Pesetas	Primera Pesetas
Red nacional, excepto Península/Is- las Canarias y v. v.	150	165	180
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:

- Del 25 de junio al 5 de septiembre, ambos inclusive.
- Del 20 de diciembre al 9 de enero, ambos inclusive.
- Siete días antes del Lunes de Pascua hasta dos días después.
- Estarán exentos de estas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 3 a 6, inclusive, 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 por 100 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 precio 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 estas líneas 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 trata de vuelos no diarios la transformación se realizará después de la segunda presentación.

El tanto por ciento del personal que pueda volar en estas condiciones no excederá el 5 por 100 de las plazas en cada vuelo.

En caso de exceder las solicitudes de este 5 por 100 se confeccionará una lista de espera de estos trabajadores para su embarque sucesivo por orden de fecha de incorporación al trabajo y, en caso de coincidir ésta, por orden de presentación.

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

10. Los billetes gratuitos o con descuentos obtenidos por los Oficiales Técnicos de a Bordo o beneficiarios tendrán un periodo 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 periodo 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.

11. En la implantación de nuevas líneas, y durante los dos primeros años de operatividad, no se aceptarán reservas de billetes tarifa gratuita.

Art. 143. Equipajes.-Los Tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de treinta kilogramos de franquicia de equipajes por persona.

Art. 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 incluido 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.

Art. 145. Personal con pérdida de licencia, jubilados, viudas y huérfanos, 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.

DISPOSICIONES FINALES

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.

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.

Tercera.-Ambas partes firmantes del presente Convenio acuerdan continuar y profundizar en los estudios, ya iniciados, referentes a la problemática actual y futura de los Oficiales Técnicos de Vuelo, en conexión con los artículos 7 y 35 del Convenio, a fin de alcanzar soluciones satisfactorias para resolverla.

Cuarta.-En relación con lo establecido en el artículo 85, párrafo f), y además de las condiciones estipuladas en el mismo sobre doblaje de Oficiales Técnicos de Vuelo, se establece como criterio orientador, que aquellos servicios cuyo tiempo de vuelo sea superior a ocho horas nocturnas, se programarán con dos Oficiales Técnico de Vuelo. A tales efectos, cuando dentro del período de nocturnidad considerado en dicho artículo (de veintiuna a siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad) los servicios

programados comprendan como mínimo cuatro horas nocturnas, se considerarán como tales las siguientes hasta su finalización (sin repercusión a efectos retributivos).

En base al criterio anterior, las líneas de la programación que serán realizadas con dos OTV serán las siguientes: MAD-MAD, USA-Canarias-MAD, Canadá-Málaga-Madrid, Dallas-MAD, MAD-NBO-MAD.

Para programaciones futuras se mantendrá el mismo criterio.

Quinta.-Ambas partes acuerdan estudiar la adecuación y modernización del actual régimen de trabajo y descanso durante la vigencia de este Convenio.

Nota número 1: 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 consideración a grado superior del anexo 1, en lo que se refiere al sueldo base y prima por razón de viaje.

Nota número 2: 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 de enero de 1987, 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 I, A)

Oficiales técnicos de a bordo
Tabla de consideración a grado superior

Niveles	1.ºC	2.ºC	1.ºA	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º
Sueldo base	85.016	85.016	85.016	85.016	85.016	85.016	85.016	85.016	85.016	85.016
PRVG (55 horas)	281.827	264.600	245.250	225.690	205.737	185.537	165.083	144.378	123.422	102.218
Precio hora atípica	3.708	3.482	3.227	2.970	2.707	2.441	2.172	1.900	1.624	1.345
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 horas (ambas inclusive)	3.513	3.298	3.057	2.812	2.565	2.312	2.059	1.801	1.540	1.277
Precio hora vuelo adicional desde 71 horas (inclusive) en adelante	5.124	4.811	4.459	4.103	3.741	3.373	3.002	2.625	2.244	1.859
Precio hora hasta 126 horas actividad laboral (bloque 1.º)	1.559	1.462	1.356	1.245	1.140	1.024	911	795	681	564
Precio hora desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (bloque 2.º)	2.004	1.880	1.744	1.602	1.463	1.318	1.174	1.028	878	725
Precio hora desde 142 horas actividad laboral hasta 149 horas (bloque 3.º)	2.753	2.585	2.399	2.207	2.012	1.813	1.614	1.412	1.205	999
Precio hora desde 150 horas actividad laboral en adelante (bloque 4.º)	3.028	2.844	2.639	2.426	2.213	1.994	1.776	1.552	1.326	1.100
Prima coyuntura	20.790	20.790	20.790	20.790	26.729	31.186	35.643	38.615	41.581	41.581

Precio hora actividad aérea en tierra: 10 por 100 hora base de vuelo. Efectividad: 1 de enero de 1986.

ANEXO I, B)

Tabla salarial Oficiales Técnicos de a Bordo

Niveles	1.ºC	1.ºB	1.ºA	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º
Sueldo base	80.578	80.578	80.578	80.578	80.578	80.578	80.578	80.578	80.578	80.578
PRVG (55 horas)	251.513	235.832	218.158	200.292	181.477	163.140	143.140	123.618	103.862	83.864
Precio hora atípica	3.309	3.103	2.871	2.635	2.388	2.141	1.883	1.627	1.367	1.103
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 horas (ambas inclusive)	3.137	2.941	2.720	2.496	2.263	2.029	1.784	1.542	1.296	1.045
Precio hora vuelo adicional desde 71 horas (inclusive) en adelante	4.573	4.288	3.967	3.642	3.300	2.953	2.603	2.248	1.888	1.525
Precio hora hasta 126 horas actividad laboral (bloque 1.º)	1.390	1.303	1.205	1.109	1.004	897	790	683	575	464
Precio hora desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (bloque 2.º)	1.787	1.676	1.550	1.425	1.291	1.156	1.019	880	738	596
Precio hora desde 142 horas actividad laboral hasta 149 horas (bloque 3.º)	2.457	2.303	2.133	1.954	1.771	1.587	1.397	1.209	1.015	820
Precio hora desde 150 horas actividad laboral en adelante (bloque 4.º)	2.705	2.536	2.345	2.151	1.951	1.748	1.539	1.328	1.115	904

Precio hora actividad aérea en tierra: 10 por 100 precio hora base de vuelo. Efectividad: 1 de enero de 1986.

ANEXO 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 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

- A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo o el 100 por 100 en el caso de que el cese 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 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo, o el 100 por 100 en el caso de que el cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así 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 demás 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 rigiéndose 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 sesenta 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 cincuenta y cinco 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 sesenta y cinco 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 catorce mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponder al Tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos sesenta y cinco 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 catorce 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 cincuenta y cinco 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 sesenta y cinco 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 catorce mensualidades, una cantidad consistente en el 100 por 100 de la pensión que le hubiera correspondido recibir de la Seguridad Social si en ese momento tuviera ya cumplidos los sesenta y cinco 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.

C) Progresión.

Las personas que pasen a prestar servicio definitivo en tierra, podrán progresar por la escala de niveles establecidos en el artículo 22 hasta un máximo de dos cambios de nivel a partir del que ostentaran en el momento de su pase a servicios en tierra. El tiempo de permanencia en cada uno de los niveles, incluido el que ostente en el momento de su pase a servicios en tierra, será el doble de los períodos de tiempo referidos a los Tripulantes en servicio activo de vuelo.

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

a) Antigüedad mínima de diez años de servicio en vuelo en el momento en que se produzca el cese definitivo por pérdida de la licencia correspondiente.

b) Que la pérdida definitiva de la licencia de vuelo obedezca a lesiones de carácter orgánico clínicamente objetivables.

Los Oficiales Técnicos que pierdan la licencia con carácter definitivo como consecuencia de accidente aéreo, del cual se hayan

derivado secuelas de carácter orgánico, disfrutarán de los mismos derechos anteriormente establecidos aunque no tengan acumulados los diez años de servicio efectivo en vuelo.

Con carácter excepcional, ambas partes acuerdan revisar la situación de los Oficiales Técnicos de a Bordo que actualmente no prestan servicios en vuelo, a fin de posibilitar la aplicación a los mismos de lo dispuesto en este apartado.

CLAUSULAS TRANSITORIAS

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 1986 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.

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 sesenta y cinco 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.

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.

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 veinticuatro meses antes de su jubilación definitiva por la Seguridad Social (estimada ésta en la fecha en que cumplan los sesenta y cinco 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.

Quinta.-La Compañía proseguirá sus gestiones ante los Organismos oficiales competentes para tratar de conseguir la cobertura oficial de la actual carencia de asistencia sanitaria de los Oficiales Técnicos de a Bordo entre el momento de su cese en vuelo por razón de edad y su jubilación por la Seguridad Social. En tanto dicha situación no se resuelva por dicha vía, los casos concretos que se produzcan de atenciones quirúrgicas o internamientos clínicos en la Seguridad Social serán compensados por la Compañía en los términos que se acuerde en cada caso concreto entre la Empresa y la representación de los Tripulantes, en el seno de la Comisión de Interpretación del Convenio.

Este último compromiso estará vigente mientras continúe aplicándose lo dispuesto en el párrafo segundo de la cláusula transitoria primera.

DISPOSICION FINAL

El anexo 2 de este Convenio Colectivo será revisado en los términos que proceda, acordándose para ello por las partes los criterios básicos siguientes:

- Estudio y modificación, en su caso, si ambas partes así lo acordaran de las situaciones definidas como «reserva» y «excedencia especial», y su posible sustitución por el sistema que sigue aplicándose actualmente.

- En el supuesto de sustitución de las situaciones anteriormente citadas, las cláusulas transitorias contenidas en este anexo quedarían anuladas.

ANEXO 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 110 pesetas 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 116 pesetas por Tripulante y mes.

ANEXO 4-I

Dietas

	Comida (Media dieta)	Cena (Media dieta)
Nacionales.		
Oficiales Técnicos de a Bordo	1.557 ptas.	1.557 ptas.
Extranjeras.		
A. Básico:		
Oficiales Técnicos de a Bordo	17,85 \$ US	17,85 \$ US
B. 125 por 100:		
Oficiales Técnicos de a Bordo	22,31 \$ US	22,31 \$ 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, Egipto, India y Japón.		
C. 112 por 100:		
Oficiales Técnicos de a Bordo	19,99 \$ US	19,99 \$ 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	16,96 \$ US	16,96 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E. 80 por 100:		
Oficiales Técnicos de a Bordo	14,28 \$ US	14,28 \$ 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 enero de 1986.

ANEXO 4-II

Complemento de dieta

	Conceptos Complemento de dieta
Nacionales.	
Oficiales Técnicos de a Bordo	1.093 ptas.
Extranjeras.	
A. Básico:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	13,36 \$ US
B. 125 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	16,70 \$ 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, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	14,96 \$ 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	12,69 \$ US

	Conceptos Complemento de dieta
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	10,69 \$ 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 enero de 1986.

ANEXO 4-III
Destacamientos

	Conceptos Destacamientos
Nacionales.	
Oficiales Técnicos de a Bordo	3.198 ptas.
Extranjeras.	
A. Básico:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	48,58 \$ US
B. 125 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	60,73 \$ 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, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	54,41 \$ 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	46,15 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	38,86 \$ 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 enero de 1986.

ANEXO 4-IV
Residencias

	Conceptos Residencia
Nacionales.	
Oficiales Técnicos de a Bordo	2.370 ptas.
Extranjeras.	
A. Básico:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	41,30 \$ US
B. 125 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	51,63 \$ 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, Egipto.	

	Conceptos Residencia
C. 112 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	46,26 \$ 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	39,24 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	33,04 \$ 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 aplicara la basica

Efectividad: 1 de enero de 1986.

ANEXO 4-V
Destinos

	Conceptos Destinos
Nacionales.	
Oficiales Técnicos de a Bordo	1.672 ptas.
Extranjeras.	
A. Básico:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	29,15 \$ US
B. 125 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	36,44 \$ 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, Egipto.	
C. 112 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	32,65 \$ 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	27,69 \$ US
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100:	
Oficiales Técnicos de a Bordo	23,32 \$ 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 enero de 1986.

ANEXO 5

Relación de prendas de uniforme de los Tripulantes Técnicos, con la duración de las mismas

Uniforme de invierno, un año.
Uniforme de verano, una temporada.
Gabardina, tres años.
Cuatro camisas blancas, un año.
Dos pares de zapatos, un año.
Seis pares de calcetines, un año.
Dos corbatas, un año.
Una gorra, un año.

Un cinturón, dos años.
Una maleta, cinco años.
Una cartera, tres años.
Un maletín de mano, tres años.
Una cazadora, dos años.

ANEXO 6

Vacaciones

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 períodos múltiples de quince días.

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

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la flota ha de darse vacaciones a un Tripulante destacado, se 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.

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 período programado de interrupción, tendrá prioridad este último.

B) Puntuación.

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:

Meses	Puntos	Primera quincena	Segunda quincena
Julio y agosto	24	12	12
Septiembre	16	10	6
Junio	12	4	8
Abril y mayo	8	4	4
Diciembre	6	0	6
Enero	0	0	0
Febrero, marzo, octubre y noviembre	0	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de un 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 expuestas en público por cada flota en este día.

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

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

C) Peticiones.

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

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 período 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 período, si lo desean. En caso de renuncia de algún Oficial Técnico de a Bordo a disfrutar de la quincena de vacaciones en el período 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 el 15 de noviembre, las flotas enviarán a cada Tripulante la relación de disponibilidades de los meses del apartado primero, y entre el 1 y el 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 febrero y/o noviembre, podrán hacer sus peticiones en los primeros ocho días después de su reincorporación al servicio.

D) Asignación de turnos.

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

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

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 60 por 100 de los turnos de vacaciones en cada periodo.

E) Vacaciones específicas de verano.

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

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

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

4.^a 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 A los Tripulantes que soliciten vacaciones en este periodo y les correspondan, no se les podrá enviar más que una quincena forzosa, de acuerdo con su puntuación.

6.^a 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.^a 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.^a 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, considerándose a todos los efectos como disfrutado su turno de verano.

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

9.^a 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 realizará 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 vacaciones.

Los Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo podrán solicitar la permuta de uno de los dos periodos quincenales de vacaciones 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 que la Empresa libremente señale.

G) Estudio para la reforma del sistema actual de vacaciones.

Ambas partes acuerdan estudiar un nuevo sistema de vacaciones, tendente a la racionalización y planificación anual de las mismas, que entraría en vigor en 1987, si se alcanzase el acuerdo definitivo correspondiente para su implantación en dicho año.

ANEXO 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 dietas, 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 las dietas percibidas y la que realmente corresponde.

B) Peticiones.

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

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

C) Asignación.

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 aquel que lleve más tiempo sin ir destacado forzoso.

Cuando en el mismo mes coincidan dos o más destacamentos forzosos, se concederá la posibilidad de elección a los Tripulantes que deban desplazarse destacados en función de la mayor antigüedad técnica.

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

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

ANEXO 8

Seguridad Social complementaria

Artículo 1.º *Enfermedad*.—A partir de 1 de enero de 1987, en las circunstancias y condiciones que se establecen en el párrafo siguiente, la Compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social nacional y el Fondo B, en caso de enfermedad, hasta el tope del 100 por 100 del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando corresponda, coste de vida, dietas 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 catorce días y hasta catorce días inclusive. En el primer caso, la Compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de quince 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 importes 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.

Art. 2.º *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.

Art. 3.º *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 entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes, que tendrán, a efectos de Seguridad Social complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados a) y b) puntos 2 del anexo 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 localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a los controles establecidos en los párrafos anteriores.

Salvo que el facultativo competente de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social lo estimase 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 ocasionase el mismo serán de cuenta de aquélla.

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante que deba reincorporarse a su base, dejará de percibir la correspondiente dieta y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo segundo 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 aquellos asignados por facultativos de «Iberia», o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe tanto al centro asistencial como al facultativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

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

Art. 4.º *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 irán a cargo de la parte para la que sea desfavorable la resolución que recaiga y se determinarán con arreglo a las tarifas oficiales establecidas por el Colegio de Médicos.

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

Art. 5.º *Fondo B.*

a) Con efectos de 1 de junio de 1986 se dejarán de asignar nuevas prestaciones por el concepto de Fondo B. Esta medida tiene en principio carácter provisional y queda supeditada a su aceptación por los restantes colectivos de vuelo.

No obstante, se mantendrán las prestaciones ya reconocidas por dicho Fondo a dicha fecha, en los supuestos de jubilación y pérdida definitiva de licencia.

b) Antes del 30 de septiembre de 1986 se constituirá un grupo de trabajo mixto, con representación de la Compañía y de los Tripulantes, que estudiará la situación económica actual del Fondo B y la extinción jurídica del mismo. Los trabajos para la regularización y liquidación del déficit acumulado por el Fondo B, deberán estar concluidos antes del 31 de diciembre del presente año.

c) A fin de hacer frente a las prestaciones ya causadas por este concepto, que se citan en el párrafo 2.º del punto a), ambas partes, Empresa y Tripulantes, seguirán cotizando al Fondo B en los términos actuales. Una vez finalizados los estudios anteriormente citados, se concretarán las medidas que garanticen la percepción futura de las prestaciones causadas hasta la fecha de referencia.

d) Se revisará la normativa actual en materia de Seguridad Social complementaria con motivo de la incapacidad laboral transitoria de duración superior a siete días continuados.

ANEXO 9

Representación, aplicación e interpretación del Convenio

Artículo 1.º 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 Oficiales Técnicos de a Bordo especialmente en lo que se derive de la interpretación y aplicación del Convenio Colectivo de 1986, en razón a su nivel de implantación en el referido colectivo profesional.

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

Art. 2.º 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 Organismo 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 servicio 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.

Art. 3.º 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.

Los acuerdos de la Comisión tendrán carácter ejecutivo inmediato, salvo que ambas partes acuerden una fecha específica.

ANEXO 10

Primas de Oficiales Técnicos de a Bordo

A) Prima de responsabilidad.-1. Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, con efectos de 1 de enero de 1986 y por el concepto de prima de responsabilidad las cantidades que para cada una de las flotas se indican a continuación:

B-747, 36.810 pesetas/mes.
DC-10, 36.810 pesetas/mes.
A-300, 35.400 pesetas/mes.
B-727, 29.600 pesetas/mes.

Las cantidades citadas se abonarán en catorce 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 por 100 de esta prima por cada año de antigüedad técnica con un máximo del 75 por 100. Cuando el cese en vuelo sea debido a accidente laboral se acreditará el 100 por 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 Tala de Consideración a Grado Superior (anexo 1).

2. Esta prima se abonará en catorce pagas.

Acta de la reunión extraordinaria de la Comisión de Interpretación del Convenio Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo y de «Iberia, Líneas Aéreas de España»

Asistentes:

Por la Empresa: Don Jesús Alonso González de la Aleja; don Antonio Calderón Forns, y don Faustino Bermejo Silva.

Por el SEOTV: Don Jesús Arrieta Carretero; don Pedro Martínez Ranilla, y don Alejandro Pardo Fernández.

En Madrid, siendo las doce horas del día 27 de enero de 1987, se reúnen en la Dirección de Personal y Relaciones Laborales las personas citadas anteriormente como miembros de la Comisión de Interpretación del Convenio Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo.

Orden del día

Está constituido por un único asunto, consecuencia del escrito del Subdirector general para la Negociación Colectiva y condiciones de trabajo, de la Dirección General de Trabajo, sobre la posible vulneración del artículo 14 de la Constitución en relación con el 17 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, por el artículo 2 del II Convenio Colectivo entre la Empresa «Iberia» y sus Tripulantes Técnicos de a Bordo.

Disuelta la Comisión Negociadora del referido Convenio Colectivo tras la firma y depósito del mismo, ésta Comisión de Interpretación, compuesta por representantes de la Empresa y del colectivo profesional afectado por el Convenio, acuerdan, y así lo ponen de manifiesto a esa Dirección General de Trabajo lo siguiente:

Que en el grupo laboral de Oficiales Técnicos de a Bordo de esta Empresa no había ni hay personal con contrato temporal al que pudiera afectarle el contenido del cuestionado artículo 2 del Convenio, y, consiguientemente no se da la posibilidad de que haya persona que pueda ser sujeto de discriminación. Igualmente acuerdan que si durante la vigencia de este II Convenio Colectivo se llevara a cabo alguna contratación temporal de Oficiales Técnicos de a Bordo; la Empresa y los representantes de los trabajadores llevarían a cabo los acuerdos necesarios para la modificación del Convenio Colectivo, de manera que se respetara el principio contenido en el artículo 14 de nuestro texto constitucional.

Que en atención a lo anteriormente expuesto solicitan de esa Dirección General de Trabajo la aprobación y publicación del II Convenio Colectivo en los mismos términos en que se ha sometido a su consideración.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

15270 *ORDEN de 14 de mayo de 1987, por la que se reconoce al Instituto de Estudios Nucleares como Centro autorizado para la impartición de cursos sobre contaminación ambiental y la expedición de los diplomas correspondientes.*

La Orden de este Ministerio de 18 de octubre de 1976 dispuso, en su artículo 37.1, que las industrias potencialmente contaminadoras, deberán disponer de un Servicio de prevención y corrección de la contaminación industrial de la atmósfera, dedicado a la vigilancia del funcionamiento de los equipos de depuración y control de las emisiones contaminantes.

Con objeto de facilitar la preparación específica de los titulados competentes para dirigir el referido Servicio, se considera conveniente reconocer al Instituto de Estudios Nucleares, encuadrado en el Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, como Centro autorizado para impartir los correspondientes cursos, ya que el referido Instituto dispone de la suficiente infraestructura de medios, tanto materiales como personales, y de las colaboraciones nacionales e internacionales precisas para su eficaz desarrollo.

En su virtud, este Ministerio, de acuerdo con el de Educación y Ciencia, dispone:

Primero.-Se reconoce al Instituto de Estudios Nucleares del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, como Centro autorizado para impartir cursos en materia ambiental a los titulados cuyas atribuciones profesionales puedan desarrollarse en Servicios de prevención y corrección de la contaminación industrial de la atmósfera y a expedir los diplomas correspondientes.

Segundo.-La presente disposición entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Madrid, 14 de mayo de 1987.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Miguel Angel Feito Hernández.

Ilmo. Sr. Secretario general de la Energía y Recursos Minerales.

15271 *ORDEN de 14 de mayo de 1987 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en grado de apelación en el recurso contencioso-administrativo número 62.900/1984, promovido por «Antracitas de Fabero, Sociedad Anónima», contra sentencia de la Audiencia Territorial de Valladolid de 18 de noviembre de 1983, en el recurso contencioso-administrativo número 367/1982, interpuesto contra Resolución de la Dirección General de la Energía de 17 de septiembre de 1982.*

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 62.900/1984, interpuesto por «Antracitas de Fabero, Sociedad Anónima», contra sentencia de la Audiencia Territorial de Vallado-