

lana Cabañero, en su condición de representante legal del Centro escolar privado «Diego Lainez».

Los efectos de este Real Decreto se habrán de entender condicionados a lo establecido en la Ley catorce, de mil novecientos setenta, de cuatro de agosto General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa, y disposiciones que la desarrollen.

Dado en Madrid a veinticuatro de septiembre de mil novecientos ochenta y dos.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Educación y Ciencia,  
FEDERICO MAYOR ZARAGOZA

26828

**REAL DECRETO 2592/1982, de 24 de septiembre, por el que se declara de interés social el proyecto de las obras de construcción del Centro escolar privado denominado «Monte Azahar», sito en Las Torres de Cotillas (Murcia).**

En virtud de expediente reglamentario, a propuesta del Ministerio de Educación y Ciencia, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veinticuatro de septiembre de mil novecientos ochenta y dos.

**DISPONGO:**

Artículo único.—Se declara de interés social, a tenor de lo establecido en la Ley de quince de julio de mil novecientos cincuenta y cuatro, y en Decretos de veinticinco de marzo de mil novecientos cincuenta y cinco y de nueve de agosto de mil novecientos setenta y cuatro, a todos los efectos, excepto el de la expropiación forzosa, y con el presupuesto de ejecución considerado por el Ministerio de Educación y Ciencia, el proyecto de las obras de construcción del Centro escolar privado denominado «Monte Azahar», sito en Las Torres de Cotillas (Murcia), cuya ejecución supone la promoción de un Colegio que albergará ocho unidades de EGB y dos de Preescolar.

El expediente ha sido promovido por don Pedro Parra, Baños, en su condición de Presidente de la Sociedad Cooperativa Limitada de Enseñanza «Monte Azahar» titular del citado Centro.

Los efectos de este Real Decreto se habrán de entender condicionados a lo establecido en la Ley catorce, de mil novecientos setenta, de cuatro de agosto, General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa, y disposiciones que la desarrollen.

Dado en Madrid a veinticuatro de septiembre de mil novecientos ochenta y dos.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Educación y Ciencia,  
FEDERICO MAYOR ZARAGOZA

26829

**RESOLUCION de 1 de octubre de 1982, de la Dirección General de Política Científica, por la que se prorrogan becas postdoctorales para Investigadores españoles que se encuentran en el extranjero.**

Por Orden de 9 de julio de 1982 se modificaba el apartado V de las Ordenes de 31 de enero de 1980 («Boletín Oficial del Estado» de 15 de marzo) y 20 de junio de 1980 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de julio) de las convocatorias de becas postdoctorales de reincorporación a España, ampliándose en un año más, con carácter excepcional, el período de disfrute, que finalizará por tanto el 30 de septiembre de 1983.

Habiendo concluido el 30 de septiembre de 1982 el primer período para el disfrute de las becas postdoctorales de reincorporación a España de la convocatoria autorizada por Orden ministerial de 30 de enero de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 9 de marzo),

Esta Dirección General, a la vista de los informes requeridos por las Ordenes ministeriales de convocatoria, ha resuelto:

Primero.—Prorrogar el disfrute de las becas de las citadas convocatorias a los beneficiarios de las mismas hasta el 30 de septiembre de 1983, en anexo aparte, excepto la de aquellos que, por renuncia, informe desfavorable de las Universidades correspondientes, no presentación de la Memoria anual o incumplimiento de cualquiera de los demás requisitos exigidos para el disfrute de la citada prórroga, queda fuera de la ayuda.

Segundo.—Los beneficiarios de la ayuda a quienes se les prorrogó la misma hasta el 30 de septiembre de 1983, quedan obligados a:

1. Cumplir las normas propias de los Centros donde hayan de realizar su trabajo, que desarrollarán con dedicación exclusiva.

2. Presentar los informes que se recaben por la Dirección General de Política Científica.

3. Presentar, durante el mes de junio de 1983, una Memoria de la labor realizada con un informe final del Jefe del Departamento, con el visto bueno del Decano o Director de la Facultad o Escuela y conforme del Rector.

Tercero.—El becario que desee o tenga la obligación de renunciar a su beca deberá comunicarlo directamente a la Dirección General de Política Científica (Servicio de Formación de Personal Investigador). Esta Dirección informará de la resolu-

ción que corresponda a la Universidad de la que dependa el becario.

Lo que digo a V. S.

Dios guarde a V. S.

Madrid, 1 de octubre de 1982.—El Director general, Antonio Roig Muntaner.

Sr. Subdirector general de Coordinación y Promoción de la Investigación.

**ANEXO QUE SE CITA**

**Becas prorrogadas convocatoria 1980**

Cerrada Canales, Marcos.  
Díaz Rementería, Carlos J.  
Fernández Martín, Margarita.  
Gómez Fuentes, José Angel.  
González Arroyo, Antonio.  
González Haba, María Josefa.  
Lozano Corbi, Enrique.  
Martín Ramírez, Jesús.  
Pérez García, Miguel Angel.  
Santidrián Alegre, Santiago.  
Trebolle Barrera, Julio César.

**Becas prorrogadas convocatoria 1981**

Albajar Molera, María del Carmen.  
Arola Coronas, Francisco.  
Banzo Marraco, José Ignacio.  
Barja Pérez, Juan Luis.  
Bermejo Barrera, Francisco Javier.  
Cano García, Amparo.  
Cerrón Puga, María Luisa.  
Cervera Jover, Margarita.  
Fairén Lelay, Víctor.  
Gadella Urquiza, Manuel.  
Gallart Muset, José.  
García-Bellido García de Diego, Estella Paloma.  
Gil Varón, Luis.  
Hernández-Pacheco Sanz, Javier.  
Lara Coronado, Catalina.  
López Trascasa, Margarita.  
Miñambres Puig, César.  
Moya Rodríguez, Fernando.  
Navarro Fabra, José Luis.  
Pascual García, Angel.  
Pedros Alió, Carlos.  
Pérez Mellado, Rafael.  
Prieto Palomino, Carlos.  
Rodríguez Bernabé, Rosa.  
Rodríguez González-Elipe, Agustín José.  
Romero Fuster, María del Carmen.  
Sols Lucía, Ignacio.  
Tárraga Tomás, Alberto.  
Velasco Albillos, María Inmaculada.  
Verdaguer Oms, Enric.  
Villaverde Cameron-Walker, María Carmen.

**MINISTERIO DE TRABAJO  
Y SEGURIDAD SOCIAL**

26830

**RESOLUCION de 12 de agosto de 1982, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del VII Convenio Colectivo de la «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.» y su personal de vuelo (Auxiliares de vuelo).**

Visto el texto del VII Convenio Colectivo de la «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», recibido en esta Dirección General de Trabajo con fecha 6 de agosto de 1982, suscrito por la representación de la citada Empresa y la de su personal de vuelo (Auxiliares de vuelo), el día 5 de agosto de 1982.

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

Esta Dirección General, acuerda:

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

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

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

Madrid, 12 de agosto de 1982.—El Director general, P. A. El Subdirector general de Productividad, Francisco Javier Ugarte Ramírez.

Comisión Negociadora del VII Convenio Colectivo de la «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España» y su personal de vuelo (Auxiliares de vuelo).

## VII CONVENIO COLECTIVO DE LA COMPAÑIA IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S. A., Y SU PERSONAL DE VUELO (AUXILIARES DE VUELO)

### CAPITULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1.- AMBITO TERRITORIAL

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

##### Artículo 2.- AMBITO PERSONAL

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

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

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales aunque eventualmente presten servicios en vuelo, que se registrará por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
- El personal contratado a plazo fijo, que se registrará por las Normas Legales que les sean de aplicación y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo. El Comité de Empresa de Vuelo, deberá ser informado si se alterara el modelo de contrato de trabajo actualmente utilizado para el personal contratado a plazo fijo.

Si durante la vigencia del presente Convenio, cualquiera de los grupos laborales que integran el personal de vuelo, alcanzase un nuevo Convenio Colectivo o pacto de analogía natural que en su conjunto y en cómputo global resultase más beneficioso que el presente VII Convenio de Auxiliares de Vuelo, se convendrá la aplicación del mismo a todos los Auxiliares de Vuelo.

##### Artículo 3.- AMBITO TEMPORAL

El presente Convenio entrará en vigor el día 1º de Enero de 1982, y tendrá vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1983, excepto para el régimen de trabajos y descansos y el régimen económico, que serán revisados con efectos a 1º de Enero de 1983.

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

##### Artículo 4.- COMPENSACION Y ABSORCION

Cuando 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 de este Convenio, con carácter "ad personam", si globalmente superan las condiciones de este Convenio.

##### Artículo 5.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

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

##### Artículo 6.- TRATO MAS FAVORABLE

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

##### Artículo 7.- ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

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

### CAPITULO II

#### PRINCIPIOS INFORMADORES

##### Artículo 8.- SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

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

##### Artículo 9.- DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS

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

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

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

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

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

##### Artículo 10.- OTRAS OCUPACIONES

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

##### Artículo 11.- BANALIZACION TRIPULANTES AUXILIARES

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

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

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

##### Artículo 12.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS

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

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

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

### CAPITULO III

#### DEFINICIONES

##### Artículo 13.-

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

##### Artículo 14.- TRIPULANTE

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

##### Artículo 15.- TRIPULANTE AUXILIAR

Tripulante en posesión de licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

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

#### Artículo 16.— SOBRECARGO

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

#### Artículo 17.— AUXILIAR PRINCIPAL

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

#### Artículo 18.—

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

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

#### Artículo 19.— ORDENACION DEL PERSONAL

A partir del mes siguiente a la publicación del presente Convenio, las relaciones ordenadas del Personal Auxiliar de Vuelo, femenino y masculino, se integrarán en una sola relación ordenada.

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

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

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

#### Artículo 20.— ANTIGÜEDAD EN VUELO DE TRIPULANTES AUXILIARES

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

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

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

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

Se considerará antigüedad en la función del Sobrecargo o Auxiliar Principal la fecha en la que el Tripulante Auxiliar, con contrato en vigor en la Compañía IBERIA realizó el primer vuelo como Sobrecargo o Auxiliar Principal en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo, sin perjuicio de la Disposición Transitoria tercera. No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se registrarán por lo dispuesto en el artículo 39.

#### Artículo 21.— ANTIGÜEDAD ADMINISTRATIVA

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

#### Artículo 22.— NIVEL

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

### CAPÍTULO IV

#### INGRESO, PROMOCIÓN Y PROGRESIÓN

##### Artículo 23.— ADMISIÓN

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

La admisión de Auxiliares de Vuelo se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en el artículo 24.

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

##### Artículo 24.— CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

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

##### Artículo 25.— PROMOCIÓN

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

##### Artículo 26.— PROGRESIÓN

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

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

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

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

Igualmente, si durante un destacamento, residencia o destino voluntario se produjera regresión por necesidades del servicio, el tripulante en cualquiera de estas situaciones no se verá afectado por dicha regresión; ocupando su turno el inmediato anterior de su flota. Si se trata de un destacamento voluntario, una vez incorporado al destacado a su flota en la base principal, permutarán entre ellos. Dicha permuta se realizará a partir del día 15 del mes siguiente siempre que exista un plazo mínimo de 7 días entre ambas fechas. Si se trata de residencia o destino voluntario, a su incorporación a su flota de origen en la base principal, se le aplicarán desde ese momento las condiciones generales de progresión.

##### Artículo 27.— REGRESIÓN VOLUNTARIA

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

Los Tripulantes que hagan uso de esta opción se considerarán en la flota a la que regresan como de nuevo ingreso a todos los efectos (progresión, situaciones de destacamentos, residencias o destinos, vacaciones, etc.) sin perjudicar derechos de terceros.

Las vacantes producidas como consecuencia de regresiones voluntarias, se cubrirán con arreglo a lo establecido en el artículo anterior.

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

##### Artículo 28.— RENUNCIA A LA PROGRESIÓN

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

La aplicación de estas nuevas normas que no implican penalización en los casos de destacamento, residencia o destino, lo será con efectos de 1.11.82.

##### Artículo 29.— CAMBIO DE NIVEL

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

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

A los Tripulantes ingresados en la Compañía hasta el 1 de Agosto de 1971, se les reconocerán los niveles desde la fecha en que fueron alcanzados y pasarán de nivel por el transcurso de dos años, excepto para los niveles 1A, 1B y 1C, que serán de 4, 6 y 5 años respectivamente.

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

- b) Haya completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por la Flota o Flotas en las que haya permanecido durante este tiempo.
- c) Haya superado satisfactoriamente como máximo en dos oportunidades, los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión como los periódicos de comprobación y calificaciones de aptitudes profesionales requeridas por la Autoridad Aerónautica.

#### Artículo 30.- CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO

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

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

#### Artículo 31.- OPCION DE TRIPULANTES AUXILIARES A CAMBIO DE GRUPO

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

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

#### Artículo 32.- CAMBIO DE FUNCIONES

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

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

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

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

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

### CAPÍTULO V

#### SITUACIONES

#### Artículo 33.- TRIPULANTES CONTRATADOS A PLAZO FIJO

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

#### Artículo 34.- TRIPULANTES EN PERIODO DE PRUEBA

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

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

Los Tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral.

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

#### Artículo 35.- AUXILIARES DE VUELO EN PLANTILLA

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

- En actividad
- En comisión de servicio
- Con licencia retribuida o no
- Servicio militar

- Baja por enfermedad o accidente
- En suspensión de actividad
- Cese temporal en vuelo
- Excedencia forzosa
- Excedencia voluntaria
- Cese definitivo en vuelo por pérdida de licencia
- Cese definitivo en vuelo por pérdida de capacidad
- Escala o situación de reserva
- Excedencia especial

#### Artículo 36.- TRIPULANTES EN SITUACION DE ACTIVIDAD

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

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

#### Artículo 37.- COMISION DE SERVICIO

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

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 Tripulantes Auxiliares, según lo establecido expresamente para este tema por las partes y cualquiera otra actividad similar.

#### Artículo 38.- TRIPULANTES CON LICENCIA

A) Licencia retribuida:

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

1.- Dos días laborables:

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

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

- b) Alumbramiento de esposas:

2.- Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

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

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

5.- Un día natural por traslado de domicilio.

B) Licencia no retribuida:

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

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

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

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

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

#### Artículo 39.- EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

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

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

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

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

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

Una vez en situación de alta Administrativa, y antes de su reincorporación a los servicios activos de vuelo, deberá superar los recentrenamientos y pruebas precisos. Dicha reincorporación se efectuará en la Flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia.

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

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

La Compañía podrá mejorar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos casos de Tripulantes que lleven más de 45 años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

#### Artículo 40.- EXCEDENCIA FORZOSA

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

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

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

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

#### Artículo 41.- SERVICIO MILITAR

Los Tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones al Montepío de Loreto y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

#### Artículo 42.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considera en esta situación al Tripulante 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 29, apartado b), rebajándose el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la Flota, durante el tiempo que dura la enfermedad. En casos excepcionales la Compañía y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares, estudiarán la conveniencia de disminuir el límite anterior.

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

### CAPÍTULO VI

#### REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

##### SECCION PRIMERA: DEFINICIONES.

#### Artículo 43.- BASE PRINCIPAL

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

#### Artículo 44.- BASE

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

#### Artículo 45.- DESTACAMIENTO

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

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

#### Artículo 46.- RESIDENCIA

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

#### Artículo 47.- DESTINO

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

#### Artículo 48.- ACTIVIDAD LABORAL

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

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

#### Artículo 49.- TIEMPO FUERA DE BASE

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

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

Este tiempo no excederá de 432 horas al mes.

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

#### Artículo 50.- ACTIVIDAD AEREA

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

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

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

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

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

#### Artículo 51.- ACTIVIDAD AEREA DIURNA

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

#### Artículo 52.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

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

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

#### Artículo 53.- TIEMPO DE VUELO

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

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

- 1.- 100% de la carga de pago;
- 2.- 85% de la componente de viento en cara;
- 3.- velocidades reales;
- 4.- rodaje, aceleración-despegue, subida, aceleración, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje;
- 5.- las rutas y maniobras marcadas por la Autoridad Aeronáutica correspondiente o, en su defecto, por la Compañía y las características de vuelo indicadas en el Manual del avión;
- 6.- el tiempo de rodaje para cada vuelo, a la vista de la situación real actual no imputable a la Compañía ni a los Auxiliares de Vuelo, sino a factores exteriores, ATC, etc. queda establecido en 13 minutos.

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

#### Artículo 54.- LUGAR DE DESCANSO

El que dispone de servicio hotelero completo para el descanso de los Tripulantes.

#### Artículo 55.- PERIODO DE DESCANSO

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

#### Artículo 56.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

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

#### Artículo 57.- SERVICIO

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

Artículo 58.- SERIE DE SERVICIOS

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

Artículo 59.- ETAPA

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

Artículo 60.- TRIPULACION AUXILIAR MINIMA

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

Artículo 61.- TRIPULACION AUXILIAR STANDARD

Sin perjuicio de la realización de los servicios con la Tripulación Auxiliar mínima, a los efectos de progresión de flotas y optimización de personal prevista en los artículos 19 y 26, se tendrá a que indicativamente la composición standard de Tripulantes por Flotas (excluidos Sobrecargos y Auxiliar Principal, en su caso) en cuanto a su distribución entre Auxiliares Masculinos y Femeninos estará compuesta por las proporciones del 35 y 65 %, respectivamente.

Artículo 62.- VUELO CORTO

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

Artículo 63.- VUELO MEDIO

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

Artículo 64.- VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

Artículo 65.- VUELOS DE SITUACION, POSICION, FERRY Y CARGUERO

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

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

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

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

Artículo 66.- ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca al resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 48. 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 disfrutará 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 82 apartado d), no entran en este cómputo.

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

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

Artículo 67.- IMAGINARIA

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

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

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

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

Artículo 68.- RETEN

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

Artículo 69.- INCIDENCIAS

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

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

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

A los Tripulantes en situación de Destino se les podrán nombrar Imaginarias al margen de las Incidencias, que deberán ser cubiertas por el personal de dichos destinos al objeto de estabilizar la programación de servicios. A su reincorporación a la base principal, cada 15 Imaginarias realizadas en el destino se computarán como un turno de Incidencias.

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

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

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

Las Imaginarias serán efectuadas por los Tripulantes en Incidencias, pero no se podrán programar 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 los Destacamentos se podrán nombrar directamente retenes a fin de garantizar la estabilidad de las programaciones de cada Destacamento.

Artículo 70.- DIA FRANCO DE SERVICIO

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

Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo mencionado, el día franco de servicio al Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 71.- DIA LIBRE

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

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

Artículo 72.- VACACIONES

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

Artículo 73.- TIEMPO DE RECUPERACION

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

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

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

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

Artículo 74.- EJECUCION OPCIONAL DEL COEFICIENTE DE PROGRAMACION

Con la limitación de que el número de Auxiliares no exceda del 10% de los pertenecientes a la flota de que se trate, a los 24 años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los 50 años de edad, se podrá 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 Auxiliares de la misma flota y función que no se hallen en iguales circunstancias.

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

**Artículo 75.- ADECUACION DE LA PRODUCTIVIDAD DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES A LOS DE OTRAS COMPAÑIAS AEREAS DEL MUNDO DE ANALOGAS CARACTERISTICAS**

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

**SECCION SEGUNDA: LIMITES Y REGULACIONES**

**Artículo 76.- 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.

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

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

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

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

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

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

**Artículo 77.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA**

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

Los límites de actividades en programación, serán los siguientes:

Despegue programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad límite
07,01 - 15,00	2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	12,30
	5	11,30
15,01-18,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	10,30
18,01-23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	09,30
23,01-06,00	1	14,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00
06,01-07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

No obstante, se pactarán las actuales líneas de vuelos largos, intra-ameriguos e intra-africanos que no encajen en la tabla anterior en base a unos descansos adicionales, a fin de que se puedan seguir realizando como hasta ahora.

**Artículo 78.- LIMITES MAXIMOS DE HORAS DE VUELO CONTADAS CALZO A CALZO**

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas al mes	80	77
Horas al trimestre	225	216
Horas al año	800	734

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.

**Artículo 79.- LIMITES DE ACTIVIDAD LABORAL MENSUAL**

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

**Artículo 80.- LIMITES DE SERIE DE SERVICIOS**

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

En los aviones que 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.

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

**Artículo 81.- LIMITE DE ETAPAS**

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

**Artículo 82.- DIAS LIBRES**

Se concederán 33 días naturales libres señalados con cruz por trimestre natural, con un mínimo de diez días mensuales, que se dispondrán en las condiciones siguientes:

- Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de 48 horas.
- 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 y vendrá señalado en la programación.
- Durante los programas de los cursos teóricos, deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a medio día.
- Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencia, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le corresponden con arreglo a las limitaciones previstas.
- Los tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, dispondrán, además, de cuatro, seis y diez días respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.  
En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a 31 días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Tripulantes podrán optar, por percibir íntegra la gratificación de destacamento que se detalla en el Anexo nº 3, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75% de dicha gratificación, alojándose en el hotel designado según lo establecido en el artículo 116 cuyo coste será a cargo de la Compañía.
- Cuando un Tripulante pierda por necesidades del servicio alguno de los días libres que le corresponden y no se puedan recuperar durante el mes podrá optar por recuperarlo en el mes próximo o añadirlo a las vacaciones anuales.

**Artículo 83.- PREAVISO**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 84.- PERIODOS DE DESCANSO

- (1)
- Los Tripulantes Auxiliares estarán exentos de todo servicio durante los periodos de descanso.
  - El período básico de descanso se calcula como sigue: la precedente actividad aérea programada más dos horas será igual a períodos básico de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

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

- El período básico de descanso sin aumento, si el período de descanso comienza entre las 18,01 y las 24,00 horas locales.
- El período básico de descanso más una hora, si el período de descanso da comienzo entre las 00,01 y las 04,00 horas locales o las 15,00 y las 18,00 horas locales.
- El período básico de descanso más dos horas, si el período de descanso da comienzo entre las 05,01 y las 15,00 horas locales.

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

- El período básico de descanso si éste incluye una noche local, es decir, las 23,00 horas y las 07,00 horas locales.
- El período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios para igualar la diferencia de tiempo por día en una noche local, pero como máximo el mismo número de horas como husos horarios han sido cruzados en la realización del servicio inmediatamente anterior.

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

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

(5) Periodos de descanso en base:

- En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, el período de descanso en la base será de un día natural.
- En los aviones que efectúan vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de 36 horas.

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

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

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

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

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

(6) Para completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades límite que figuran en la tabla correspondiente en la forma siguiente:

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

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

Artículo 85.- CAMBIOS DE SERVICIO EN EJECUCION

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

En cuanto a los vuelos nacionales, europeos e interamericanos de etapas medias o cortas, se podrán cambiar las líneas siempre que la duración total de la actividad aérea del nuevo servicio no se vea aumentada en más

de dos horas, en cada caso, sobre la línea programada. Si se tratase de una serie de servicios deberán ocupar, además, igual número de días.

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

Artículo 86.- PROGRAMACIONES

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

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

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

Artículo 87.- FACULTADES DEL COMANDANTE

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando 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 considerarán causas de fuerza mayor, operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de precada 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.

Artículo 88.- RESPONSABILIDAD CIVIL

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

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

Asumiendo, quedarán excluidas de esta subrogación las conductas típicas de delitos o faltas en las leyes penales especiales, cuando en la comisión de hecho punible haya intervenido directa y dolosamente el Sobrecargo como autor, cómplice o encubridor.

## CAPITULO VII

## RETRIBUCIONES

Artículo 89.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

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

- Retribuciones fijas.
  - Sueldo Base
  - Premio de antigüedad
  - Prima por razón de viaje garantizada
  - Gratificaciones extraordinarias
  - Gratificación por cierre de ejercicio
- Retribuciones variables.
  - Prima por razón de viaje por:
    - Horas atípicas
    - Horas de vuelo adicionales
    - Actividad aérea en tierra
    - Actividad laboral
  - Plus de nocturnidad
- Otras percepciones económicas:
  - Dietas
  - Gratificación de destacamento, residencia o destino
  - Ventas a bordo
- Protección a la familia

Artículo 90.- SUELDO BASE

Los sueldos base son los expresados en el Anexo nº 1

Artículo 91.- PREMIOS DE ANTIGÜEDAD

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

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



Los Auxiliares de Vuelo femeninos que a 1.8.71 tuvieron devengados trienios al 11,25%, seguirán a título personal conservando este beneficio, habiéndose iniciado a partir de ese momento el devengo de trienios al 7,5%.

#### Artículo 92.- PRIMA POR RAZÓN DE VIAJE GARANTIZADA

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

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

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

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

De los tres importes anteriores se devengará el mayor.

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

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

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

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

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

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

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

Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

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

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

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

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

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

#### Artículo 93.- PLUS DE NOCTURNIDAD

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

#### Artículo 94.- GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS

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

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

#### Artículo 95.- PROTECCION A LA FAMILIA

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

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

#### Artículo 96.- GRATIFICACION POR CIERRE DE EJERCICIO

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

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

#### Artículo 97.- VENTAS A BORDO

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

Una Comisión integrada por representantes de los Tripulantes Auxiliares colaborará con la Dirección, en el estudio del sistema operativo y administrativo por el que se registrarán las mencionadas ventas, que se realizarán antes del 31.12.82.

#### Artículo 98.- GRATIFICACION POR DESTACAMENTO

Los Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el Anexo nº 4, III, o en su defecto lo establecido en el artículo 82, apartado f).

#### Artículo 99.- GRATIFICACION POR RESIDENCIA

Los Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia por la cantidad consignada en el Anexo nº 4, IV.

#### Artículo 100.- GRATIFICACION POR DESTINO

Los Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el Anexo nº 4, V.

#### Artículo 101.- GRATIFICACION SOBRECARGO

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

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

#### Artículo 102.- GRATIFICACION AUXILIAR PRINCIPAL

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

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

#### Artículo 103.- 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 Tripulante Auxiliar recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

#### Artículo 104.- INCIDENCIAS, CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO, IMAGINARIAS Y REVENES

##### A) Incidencias

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

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

- En los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) devengará 5,06 horas de vuelo y el 100% de la actividad laboral.
- Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (24 horas) devengará 2,53 horas de vuelo y el 50% de la actividad laboral.
- Cuando se combinen las situaciones a) y b) se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponda.

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

##### B) Cursos y Comisiones de Servicio

A efectos económicos los Tripulantes durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicios efectuados en los términos del artículo 17 o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo y 6 horas de actividad laboral.

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

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

Artículo 105.- LICENCIA RETRIBUIDA

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

Artículo 106.- VACACIONES

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

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

Artículo 107.- VUELOS DE SITUACIÓN Y REGRESO

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

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

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

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

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

Artículo 108.- DIETA

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

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

Artículo 109.- CLASES DE DIETA

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

Artículo 110.- DIETA BÁSICA

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

Artículo 111.- COEFICIENTE REGULADOR

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

Cuando se deban devengar eventualmente dietas en algún país cuyo coeficiente no conste, se aplicará la dieta básica si previamente no han ligado a un acuerdo la Dirección de la Compañía y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares.

Durante la vigencia del Convenio se hará un estudio por países para adecuar las dietas a la situación real de los mismos.

Artículo 112.- ACTUALIZACIÓN DE DIETAS

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día primero del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del 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 primero de enero de cada año.

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

Artículo 113.- DIETAS EN VIGOR

Las dietas y gratificaciones de destacamento, residencia y destino en vigor durante 1982, serán las que figuran en el Anexo nº 3.

Artículo 114.- COMPUTO DE DIETAS

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

Cada comida principal devengará media dieta.

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

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

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

Artículo 115.- GASTOS DE BOLSILLO

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

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

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

Artículo 116.- ALOJAMIENTO

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

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

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

Artículo 117.- ALOJAMIENTO EN LOS VIAJES NO PROGRAMADOS

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

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

Artículo 118.- ANTICIPO DE DIETAS

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

Artículo 119.- COMIDAS DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES

Las comidas de Tripulaciones Auxiliares en servicio se regulan por las normas aprobadas por la Dirección General a propuesta de sus Representantes que entraron en vigor en mayo de 1976. Tales normas se inspiran en los siguientes principios:

- 1) Siempre que la situación de la escala lo permita, las comidas de las Tripulaciones se realizarán en el Restaurante, Catering o lugar adecuado del aeropuerto en un tiempo de 20 minutos reales.
- 2) En aquellas escalas donde no sea posible efectuar las comidas en el Restaurante, Catering, etc., se efectuarán a bordo del avión durante la escala para lo que se estima necesario un tiempo de 20 minutos reales respetándose siempre este tiempo. En estos casos, un Tripulante Auxiliar miembro de la Tripulación, atenderá al resto, procurando que efectúe la comida la totalidad de la Tripulación, con vistas a conseguir mejor servicio a los pasajeros durante el vuelo. Este Tripulante realizará su comida en vuelo, con anterioridad o posterioridad a la escala.
- 3) En aquellos supuestos en que no sea posible realizar las comidas durante la escala, los Tripulantes Auxiliares efectuarán su comida a bordo una vez finalizado el servicio de la comida de pasaje correspondiente, disponiendo para ello de 20 minutos, estableciéndose un servicio de rotación que garantice las atenciones básicas mínimas de las personas a bordo.
- 4) En los vuelos de situación en los que se programe comida o cena a bordo, a los Tripulantes Auxiliares en situación se les servirá las comidas previstas para la Tripulación.

Artículo 120.- LÍMITACION

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 Auxiliares y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 114.

## CAPÍTULO VIII

## ATENCIÓNES SOCIALES

Artículo 121.-

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 vehículo, becas o ayudas a estudios, etc.).

Artículo 122.-

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

Los aportaciones desde 1.1.82 serán las siguientes:

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

Empresa: Una cantidad fija de 38 ptas. por Tripulante en 14 mensualidades además de las cantidades que se determinan en el artículo 12 del Anexo nº 7.

Por lo que respecta a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA se establece una aportación consistente en el 0,40% sobre el Sueldo Base, en 14 mensualidades y con efectos de 1.1.82. La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los Tripulantes Auxiliares.

#### Artículo.—121.—

Con efectos de 1 de Agosto de 1982, se concederán préstamos a través de los órganos citados en el art. siguiente para la adquisición de viviendas a los empleados, hasta una cuantía de 350.000 ptas., amortizables en cinco años y con un interés del ocho por ciento. El número de préstamos a conceder anualmente podrá llegar hasta el 5% de la plantilla fija al 31 de Diciembre inmediato anterior. Los trabajadores que hagan uso del derecho a estos préstamos, se entienden que renuncian a la obtención del préstamo de 75.000,- ptas. a que está obligada la Compañía según Orden Ministerial de 1.2.1958, en materia de préstamos para vivienda.

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

#### Artículo.—124.—

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

#### Artículo.—125.—

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

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

La confección podrá hacerse por los gastos 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 los Representantes de los Tripulantes Auxiliares se considerará la problemática general del vestuario de los Tripulantes Auxiliares.

### CAPITULO NOVENO

#### SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO

#### Artículo 126.—

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

En base a lo anterior:

- La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por la Resolución de 19 de Marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el Anexo nº 7.
- El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 17 de Enero de 1978.

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

A partir del 1 de Enero de 1982, la prima del Concerto Colectivo de Vida de los Auxiliares de Vuelo de la Compañía será abonada en un 60% con cargo a IBERIA y en un 40% con cargo a los interesados.

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

#### Artículo 127.— ENFERMEDAD FUERA DE BASE

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

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

#### Artículo 128.— EDAD DE CESE EN LOS SERVICIOS DE VUELO

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

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

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

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

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

### CAPITULO DECIMO

#### Artículo 129.— TRANSPORTES

##### a) Madrid

En materia de transportes la Compañía mantendrá el sistema de recogida para los Auxiliares de Vuelo que se acogan al mismo, incluyéndose en el perímetro actual la zona comprendida en el "Barrio del Pilar".

A los Tripulantes que no tengan recogida por residir fuera del perímetro o renunciar expresamente a la misma, se les abonará la indemnización actualizándola con efectos de 1 de Enero de cada año según IPC.

##### b) Delegaciones

A los Auxiliares de Vuelo con base en Delegaciones o que se encuentren en una de ellas con motivo de servicio, se les facilitará el transporte desde el aeropuerto a la ciudad y viceversa, por el sistema de recogida y distribución, hasta el alojamiento en el sitio donde se encuentren.

Conjuntamente por la Empresa y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares se considerará la problemática general del transporte de los mismos. Entre tanto, se seguirán manteniendo los actuales criterios de recogida.

#### Artículo 130.— RENUNCIA A LA RECOGIDA

A partir del 1 de Enero de 1982, la Empresa ofrecerá a todos los Auxiliares de Vuelo una indemnización individual compensatoria del régimen de transporte colectivo en la base actualmente en vigor y que abarcará globalmente y en su conjunto, todos los gastos en que puedan incurrir los Tripulantes en sus desplazamientos desde el domicilio al aeropuerto y viceversa incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción en simuladores, trabajos en tierra, etc. de 9.000 ptas (nueve mil) pesetas al mes, por Auxiliar de Vuelo, que voluntariamente se acoge, con renuncia a dicho régimen de transporte colectivo.

Asimismo, la Empresa se compromete a ampliar y acondicionar el aparcamiento actual, con vigilante, y a gestionar el disfrute del aparcamiento público de Barajas en las mejores condiciones para todos los Auxiliares de Vuelo. Los acogidos al régimen vigente en la actualidad, percibirán por desplazamiento, a los cursos el importe de taxi o su equivalente. Igualmente, la representación social se compromete a intentar que los Tripulantes Auxiliares se acogan a este nuevo régimen.

#### Artículo 131.— ACCIDENTES "IN ITINERE"

A los efectos de consideración de los posibles accidentes "in itinere" la Compañía autoriza a los Tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la 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 ONDECIMO

#### BILLETES GRATUITOS O CON DESCUENTO

#### Artículo 132.— BILLETES GRATUITOS A TRIPULANTES AUXILIARES

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

- Billetes gratuitos II, sin limitación de número a partir de los 6 meses de su ingreso en la plantilla de IBERIA, en la red nacional o europea, y al cumplir tres años, en la totalidad de la red.
- La Compañía facilitará a los Tripulantes en los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes que deberán estar previamente visados y llevar el visto bueno del Jefe de la Unidad Orgánica de la que dependen. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carnet de Tripulante.
- Billetes al 50% con reserva de plaza, sin limitación.
- Un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza, en caso de fallecimiento de padres, hijos o hermanos, al aeropuerto más próximo

al lugar de fallecimiento (en caso de ser Tripulantes Auxiliares casados, tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge).

- 4.- Billetes gratuitos de ida y vuelta hasta un máximo de dos, de los cuales uno será gratuito II, en caso de enfermedad grave, o que requiera atención personal médica certificada, de un Tripulante Auxiliar, tratada 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 atenderlo.
- 5.- Billetes gratuitos I, en caso de matrimonio, para el Tripulante Auxiliar y su cónyuge, en la red que le corresponda, según el período de permanencia en la Compañía.
- 6.- Dos billetes gratuitos I para su cónyuge o hijos en los casos en los que los Tripulantes Auxiliares deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena Navidad y/o Noche Vieja-Año Nuevo, por necesidad del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.
- 7.- Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes gratuitos o con descuento que se acuerden con otras Compañías, para el personal de las mismas, en régimen de reciprocidad, serán de aplicación a los Tripulantes Auxiliares.

#### Artículo 133.- CONCESIONES A LOS FAMILIARES

La concesión de billetes a los familiares de los Tripulantes Auxiliares, dependerá en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del 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 Tripulante y dependan económicamente de él, disfrutará de dos billetes gratuitos II al año. En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad matrimonial o divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el tribunal estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad, o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica.
- 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, disfrutará de un billete gratuito II al año.
- 4.- Billetes al 50% con reserva de plaza, sin limitación, a los familiares que se especifican en los números 1, 2 y 3 de este artículo.
- 5.- Se conservarán los derechos adquiridos a aquellas Auxiliares de Vuelo femeninas que hubieran disfrutado del beneficio de billetes para los padres que no dependan económicamente ni convivan con ellas.

#### Artículo 134.- NORMAS COMUNES

- 1.- Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas, serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios Tripulantes que podrán ser autorizados a ocupar primera clase. Se acepta la ocupación de plazas en clase preferente, cuando la clase turista, esté completa, reservándose la Compañía la decisión de si tal cambio de clase se realizará a favor de pasajeros de pago.
- El pasar de clase turista a primera clase supondrá el abono de la diferencia de precio entre ambas categorías.
- En el supuesto de que no 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.
- 2.- El Tripulante que durante dos años consecutivos no hubiese disfrutado del derecho de billete gratuito II, tendrá derecho a usar en el tercer año un billete gratuito I, tanto él como los beneficiarios en primer grado que dependan económicamente del Tripulante y convivan con él. Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 2.º del artículo 137.
  - 3.- Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 133, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependen económicamente y conviven con los beneficiarios.
  - 4.- El derecho a billetes reconocido en estas normas, implica que el Tripulante 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 darán derecho al Tripulante y a sus beneficiarios a realizar a su voluntad uno o dos viajes por un total entre los dos de cuatro trayectos.
- El origen del viaje o destino de los billetes, regulado en el presente capítulo, no será necesario que coincida con el punto de residencia habitual del Tripulante o beneficiario.
- No obstante, lo estipulado en el párrafo anterior, en los casos en que se soliciten billetes gratuitos para líneas europeas o transatlánticas los trayectos imprescindibles para enlazar con la iniciación de estas líneas no serán computados a efectos de limitaciones de los cuatro trayectos que, como máximo, comprende el cupo anual.
- Al transporte de Tripulantes y familiares se le aplicará 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.
- 5.- En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantizará el regreso mediante reserva de plaza si con billete sin reserva hubiera imposibilidad de regresar en la fecha, prevista para la incorporación del Tripulante a su puesto de trabajo.

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

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

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

En caso de exceder las solicitudes de este 5% se 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, don de se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

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

#### Artículo 135.- EQUIPAJES

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

#### Artículo 136.- 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 seguros, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante - incluidos en el artículo 133 y una empleada del hogar o similar incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

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

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

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

A los Tripulantes 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 de la Mutualidad les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

##### Primera

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

Tabla D-I

Nivel 5	2.861
Nivel 4	1.547
Nivel 3	365

Tabla D-II

Nivel 7	2.861
Nivel 6	1.961
Nivel 5	1.129
Nivel 4	365

Estas cantidades se abonarán en 15 mensualidades anuales.

##### Segunda

Se constituye una Comisión Mixta de Trabajo integrada por ambas representaciones para que antes del 31 de Diciembre de 1982 realicen un estudio y propuesta de un nuevo régimen de trabajo y descanso.

##### Tercera

Lo establecido en el artículo 32 no será de aplicación para la convocatoria efectuada para acceso a Sobrecargo con fecha 1 de Julio de 1982. Así mismo, se respetará a todos los efectos la antigüedad y ordenamiento de los Auxiliares de Vuelo promocionados a la función de Sobrecargo hasta la fecha de firma del presente Convenio, según Acta de la misma fecha a la que se adjunta el ordenamiento de dichos Sobrecargos.

##### Cuarta

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

#### DISPOSICION FINAL

Por ser en su conjunto más beneficiosas para el trabajador las condiciones acordadas en el presente Convenio, serán éstas 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 a ellas.

ANEXO No. 1 Tabla D-I

Efectividad : 1 Enero de 1,982

AUXILIARES DE VUELO

Ingresados hasta el 19 de Agosto de 1.971

	1C	1B	1A	1	2	3	4	5
Sueldo Base	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355
P.R.V.G. (55h.)	99.774	92.931	85.974	78.941	67.772	56.413	44.825	33.050
Precio horas atípicas	1.313	1.223	1.131	1.039	892	742	590	435
Precio horas vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive)	1.243	1.158	1.072	984	845	703	558	412
Precio horas vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante	1.814	1.690	1.563	1.435	1.232	1.026	815	601
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1er. bloque)	552	513	475	436	374	312	249	183
Precio horas desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (2º bloque)	709	662	609	560	481	399	318	235
Precio horas desde 142 horas actividad laboral hasta 149 horas (3er. bloque)	976	910	839	771	663	552	437	323
Precio horas desde 150 horas actividad laboral en adelante (4º bloque)	1.071	1.000	924	848	729	607	481	356

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

ANEXO No. 1 Tabla D-II

Efectividad 1 Enero de 1.982

AUXILIARES DE VUELO

Ingresados desde el 19 de Agosto de 1.971.

	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo Base	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355	35.355
P.R.V.G. (55 h.)	99.774	92.931	85.974	78.941	71.526	64.017	56.413	48.720	40.931	33.050
Precio Horas Atípicas	1.313	1.223	1.131	1.039	941	842	742	641	539	435
Precio horas vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive)	1.243	1.158	1.072	984	891	798	703	607	510	412
Precio horas vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante	1.814	1.690	1.563	1.435	1.300	1.164	1.026	886	744	601
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1er. bloque)	552	513	475	436	396	354	312	268	228	183
Precio horas desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (2º bloque)	709	662	609	560	507	453	399	346	290	235
Precio horas desde 142 horas hasta 149 horas (3er. bloque)	976	910	839	771	700	625	552	476	399	323
Precio hora desde 150 horas actividad laboral en adelante.	1.071	1.000	924	848	770	689	607	525	440	356

Precio actividad aérea en Tierra = 10% hora base de vuelo.

## NOTA

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

## ANEXO Nº 2

## CESE TEMPORAL Y DEFINITIVO EN VUELO

## A) CESE TEMPORAL EN VUELO

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

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

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

- Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada alcanzados en la categoría y nivel que ostenta ha al cesar en vuelo.
- Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50% de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.
- A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria alcance el 90% de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo o el 100% en el caso de que el cese temporal se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los organismos competentes.

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

## B) AUXILIARES DE VUELO FEMENINAS EN GESTACIÓN.

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

- a) Pasar a tierra, en el puesto más adecuado a sus aptitudes, percibiendo los siguientes emolumentos:
  - Durante los cinco primeros meses en que permanezcan en tal situación, los salarios garantizados según su nivel (sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada).
  - A partir del sexto mes en tierra y hasta que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad, la prima por razón de viaje garantizada se reducirá al sesenta por ciento.
- b) Ceser temporalmente de prestar servicios en la Empresa, percibiendo una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado. Se mantendrán las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo y a la Seguridad Social.

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

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

## C) CESE DEFINITIVO EN VUELO

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

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

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

En caso de discrepancia sobre la 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 (en forma de baja oficial, sanción, retiro, etc.) tengan un tratamiento especial en otras disposiciones del presente Convenio o en las normas y disposiciones dictadas al efecto.

## Progresión

Las personas que pasan a prestar servicio definitivo en tierra, podrán progresar por la escala de niveles establecidos en el art. 18 hasta un máximo de 2 cambios de nivel a partir del que estentara 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 requeridos a los Auxiliares en servicio activo de vuelo.

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

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

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

## Indemnización pérdida de licencia

Con efectos de 1.8.82 para causar derecho a la percepción de la indemnización por Pérdida Definitiva de Licencia se exigirá, como período de carencia, el haber cotizado a estos conceptos, por un período mínimo de 10 años. Asimismo, quedarán excluidas las Pérdidas de Licencia que no obedezcan, exclusivamente, a lesiones de carácter orgánico clínicamente objetivables o que sean consecuencia de un accidente imputable a imprudencia laboral, sin que en el mismo se produzcan lesiones eficaces a la persona protegida. No obstante aquellas Personas Protegidas que tengan antecedentes fehacientes de accidentes en vuelo y a propuesta de los representantes de su Grupo Laboral en la Junta Rectora del Montepío Lorco, podrán percibir la indemnización establecida.

Tanto en los supuestos de cese en vuelo temporal como definitivo, anteriormente citados, las condiciones de trabajo en materia de jornada, días libres, excedencias, licencias 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 Concerto de Vida, los Auxiliares de Vuelo en esta situación seguirán regidos por las normas actualmente en vigor, del Reglamento del Concerto Colectivo de Auxiliares de Vuelo.

## Situación de reserva

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

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

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

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

- Durante el tiempo que permanezca en reserva, la Compañía mantendrá al Tripulante en situación de alta ante la Seguridad Social, cotizando 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 media entre el pase a la situación de reserva y el establecido por el Ministerio de Trabajo para la jubilación con plenitud de derechos, la Compañía abonará a su cargo, en las mismas condiciones, una cantidad equivalente a la que pudiere corresponder al Tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos 65 años, o edad menor en que se estableciera tal plenitud de derechos, en el momento de pasar a tal situación de reserva, calculada según los haberes, cotizaciones efectuadas y fórmulas vigentes en dicho momento. Tal cantidad será incrementada anualmente en el mismo porcentaje que la Seguridad Social, en su régimen general, establezca para sus pensionistas.

- Una vez modificado el Reglamento del Fondo Social de Vuelo, en los términos necesarios para adecuarlo a las nuevas situaciones reguladas en el presente Anexo, la Compañía abonará también en 14 mensualidades, una cantidad igual a la que al Tripulante correspondía para la nueva situación de reserva en dicho Reglamento.

Mientras tanto, el Tripulante percibirá del Montepío de Lorco la cantidad que figura establecida en el actual Reglamento para los casos de cese en vuelo por razón de la edad.

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

Excedencia especial

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

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

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

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

**D) CESA OPTATIVO EN VUELO DE LOS AUXILIARES**

1) Régimen General

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

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

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

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

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

2) Régimen transitorio

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1) anterior, los Auxiliares de Vuelo femeninos ingresados en el grupo hasta el 31.12.79, con edad comprendida entre los 35 y 40 años, podrán optar por el retiro anticipado siempre que en el momento de su concesión estén en situación de servicio activo en vuelo. Dicho retiro será con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 49 del Anexo 2 del V.C.C. Sindical del Personal de Vuelo.

3) Régimen excepcional Personal en Tierra por pérdida definitiva de la categoría

Con carácter transitorio y excepcional, los Auxiliares de Vuelo Masculinos y Femeninos que hubieran ingresado en el grupo hasta el 31 de Diciembre 1979 y hubieran perdido definitivamente la licencia con anterioridad a 1.8.82, podrán optar, por una sola vez, y con carácter irrevocable, por accederse al retiro anticipado percibiendo de la Compañía hasta la edad de 60 años o de su jubilación anticipada por largo tiempo una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado. En cualquier caso esta opción deberá ejercitarse necesariamente con anterioridad a 31.12.82.

Se entenderá que ha perdido definitivamente la licencia con anterioridad al 1.8.82, cuando antes de dicha fecha el interesado hubiera indicado el expediente médico-administrativo ante el CIMA, aunque la resolución de dicho Organismo se produzca con posterioridad al citado 1.8.82.

CLAUSULA TRANSITORIA PRIMERA

La efectividad de las situaciones de reserva y de excedencia especial se iniciará desde el momento en que dicha normativa y la del Montepío de Retiro concordante con ella obtengan la aprobación legal necesaria para su aplicación. No obstante, la Compañía y la representación de los Auxiliares de Vuelo aceptan retrotraer sus efectos a 1.1.82 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 contenida en el VI Convenio Colectivo para el Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo).

CLAUSULA TRANSITORIA SEGUNDA

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

CLAUSULA TRANSITORIA TERCERA

Con efectos económicos de 1 de Noviembre de 1981 se actualizarán las pensiones a los Auxiliares de Vuelo que, en dicha fecha se encontraban en situación de retiro forzoso o voluntario sin haberse jubilado por la Seguridad Social, tomando como base para dicha actualización las cantidades que les fueron asignadas por la Compañía al cesar en vuelo por tal motivo, a las que se les aplicará las revalorizaciones que desde dicho momento les hubiera correspondido según las normas dictadas por la Seguridad Social para sus pensionistas en iguales períodos de tiempo.

CLAUSULA TRANSITORIA CUARTA

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

CLAUSULA FINAL

En lo referente a los Auxiliares de Vuelo con pérdida de licencia definitiva con fecha anterior a la firma del presente Convenio, se estudiará en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del vigente Convenio Colectivo, excepcionalmente y por una sola vez, la aplicación de lo dispuesto en apartado c) del Anexo nº 2, en lo relativo a cambios de nivel, sin perjuicio de la aplicación inmediata para aquellos que cumplan los requisitos de los apartados a) y b) de dicho punto.

Anexo nº 3, y a)

**D I E T A S**

NACIONALES	Comida (1/2 Dieta)	Cena (1/2 Dieta)
Auxiliar de Vuelo	1.125 ptas.	1.125 ptas.

EXTRANJERAS	Comida (1/2 Dieta)	Cena (1/2 Dieta)
-------------	-----------------------	---------------------

A. BASICA		
Auxiliar de Vuelo	15,33 \$ US	15,33 \$ US

B. 125 por 100		
Auxiliar de Vuelo	19,16 \$ US	19,16 \$ US

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del África Ecuatorial, Dinamarca y Argentina.

C. 112 por 100		
Auxiliar de Vuelo	17,17 \$ US	17,17 \$ US

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.

D. 95 por 100		
Auxiliar de Vuelo	14,56 \$ US	14,56 \$ US

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

E. 80 por 100		
Auxiliar de Vuelo	12,26 \$ US	12,26 \$ US

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

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

Efectividad.- De 1.1.82 a 30.6.82 (ORSO)

Anexo nº 3, I b)

**D I E T A S**

NACIONALES	Comida (1/2 Dieta)	Cena (1/2 Dieta)
Auxiliar de Vuelo	1.144 ptas.	1.144 ptas.

EXTRANJERAS	Comida (1/2 Dieta)	Cena (1/2 Dieta)
-------------	-----------------------	---------------------

A. BASICA		
Auxiliar de Vuelo	15,55 \$ US	15,55 \$ US

B. 125 por 100		
Auxiliar de Vuelo	19,44 \$ US	19,44 \$ US

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del África Ecuatorial, Dinamarca y Argentina.

C. 112 por 100  
 Auxiliar de Vuelo 17,42 \$ US 17,42 \$ US  
 Se aplicarán a los países siguientes:  
 Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.

D. 95 por 100  
 Auxiliar de Vuelo 14,77 \$ US 14,77 \$ US.  
 Se aplicarán a:  
 Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

E. 80 por 100  
 Auxiliar de Vuelo 12,44 \$ US 12,44 \$ US  
 Siendo de aplicación a los países que siguen:  
 Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

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

Efectividad.— De 1.7.82 a 31.12.82

ANEXO no 3, III

GASTOS DE VOLSILLLO

<u>NACIONALES</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Gastos de Volsillo</u>	
Auxiliar de Vuelo	874 ptas.	
<u>EXTRANJEROS</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Gastos de Volsillo</u>	
<u>A. BASICA</u>		
Auxiliar de Vuelo.	12,63 \$ US	
<u>D. 125 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	15,79 \$ US	
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.		
<u>C. 112 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	14,15 \$ US	
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.		
<u>D. 95 por 100.</u>		
Auxiliar de Vuelo	12,00 \$ US	
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza y Paraguay.		
<u>E. 80 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	10,10 \$ US	
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		
<u>NOTA.</u> — Los países que no tengan índice establecido, se les aplicará la básica.		
<u>Efectividad.</u> — 1º de Enero de 1982		

ANEXO no 3, VIII

D E S T A C A M E N T O S

<u>NACIONALES</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Destacamento</u>	
Auxiliar Vuelo	2.528 ptas.	
<u>EXTRANJERO</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Destacamento</u>	
<u>A. BASICO</u>		
Auxiliar Vuelo	41,33 \$ US	
<u>D. 125 por 100</u>		
Auxiliar Vuelo	51,66 \$ US	
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.		

C. 112 por 100  
 Auxiliar Vuelo 46,29 \$ US  
 Se aplicarán a los países siguientes:  
 Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.

D. 95 por 100  
 Auxiliar Vuelo 39,26 \$ US  
 Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

E. 80 por 100  
 Auxiliar Vuelo 33,06 \$ US  
 Siendo de aplicación a:  
 Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

NOTA.— Los países que no tengan un índice establecido, se le aplicará la básica.

Efectividad.— 1º de Enero de 1982

ANEXO no 3, IV

R E S I D E N C I A

<u>NACIONALES</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Residencia</u>	
Auxiliar de Vuelo	1.873 ptas	
<u>EXTRANJERO</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Residencia</u>	
<u>A. BASICO</u>		
Auxiliar de Vuelo	35,13 \$ US	
<u>D. 125 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	43,91 \$ US	
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.		
<u>C. 112 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	39,35 \$ US	
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.		
<u>D. 95 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	33,37 \$ US	
Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
<u>E. 80 por 100</u>		
Auxiliar de Vuelo	28,10 \$ US	
Siendo de aplicación a: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		
<u>NOTA.</u> — Los países que no tengan índice establecido, se le aplicará la básica.		
<u>Efectividad.</u> — 1º de Enero de 1982		

ANEXO no 3, V

D E S T I N O S

<u>NACIONALES</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Destino</u>	
Auxiliar de Vuelo	1.322 ptas.	
<u>EXTRANJERO</u>	<u>Conceptos</u>	
<u>Categorías</u>	<u>Destino</u>	
<u>A. BASICO</u>		
Auxiliar de Vuelo	24,30 \$ US	
<u>D. 125 por 100</u>		
Auxiliar Vuelo	31,00 \$ US	
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.		



**C. 112 por 100**

Auxiliar Vuelo 27,78 \$ US  
 Se aplicarán a los países siguientes:  
 Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.

**D. 95 por 100**

Auxiliar Vuelo 23,56 \$ US  
 Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

**E. 80 por 100**

Auxiliar Vuelo 19,84 \$ US  
 Siendo de aplicación a:  
 Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

**NOTA.** Los países que no tengan índice establecido, se le aplicará la básica.

**Efectividad.** - 18 de Enero de 1982

**ANEXO Nº 4.**

**RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DE LOS TRIPULANTES AUXILIARES CON LA DUTACION DE LAS MISMAS**

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

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

**ANEXO Nº 5**

**VACACIONES**

**A) NOTAS GENERALES**

- El disfrute de las vacaciones reglamentarias anuales podrá efectuarse según las opciones siguientes:
  - Ocho días continuados en el período comprendido entre el 16 de junio y el 30 de Septiembre, inclusivos, de cada año. El resto de las vacaciones se disfrutará ininterrumpidamente fuera del período citado.
  - Disfrutar las vacaciones en un mes completo o en dos quincenas fuera del período citado en el apartado anterior.
- La asignación de los turnos de vacaciones se hará de acuerdo con las normas sobre puntuación contenidas en el apartado B del presente Anexo.
- El disfrute de los días de recuperación se acumulará a los períodos vacacionales no comprendidos entre el 16 de junio y el 30 de Septiembre.
- Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así lo hubiese solicitado el Tripulante y lo correspondiese por su puntuación.
- Los Tripulantes en situación de destacamento no tendrán derecho a que se les respeten los turnos voluntarios solicitados mientras dure esta situación. En caso de coincidir el período de destacamento 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 pudiendo 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.

**7.- Mandos Superiores:**

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

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

**8.- Instructores:**

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

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

**B) PUNTUACION**

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

	1ª	2ª
	Quincena	Quincena
1.- Julio, Agosto ...	24 puntos	12
2.- Septiembre .....	16 puntos	10
3.- Junio .....	12 puntos	4
4.- Abril, Mayo .....	8 puntos	4
5.- Diciembre .....	6 puntos	0
6.- Enero, Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre .....	0 puntos	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 de los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

La valoración de las vacaciones disfrutadas, se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que correspondiera, y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto 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 será 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 devengan en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

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

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

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

**C) PETICIONES**

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

- No más tarde del 10 de Noviembre las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de Enero, Febrero y Marzo, así como los períodos de 8 días comprendidos entre el 16 de junio y el 30 de Septiembre. En caso de renuncia de algún Auxiliar a disfrutar dicho período de 8 días de vacaciones, se deducirán de la segunda quincena de junio y de la segunda quincena de septiembre.
- No más tarde del 10 de Febrero las flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de Abril, Mayo, Octubre, Noviembre y Diciembre, así como los posibles aumentos sobre la oferta anterior para junio, julio, agosto y septiembre y/o los períodos de 8 días que no se hayan cubierto del cupo de verano.
- En consecuencia, de los dos apartados anteriores podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones.
  - Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la flota, antes del día 20 de los meses expresados en los apartados anteriores.
  - Los Tripulantes que no deseen vacaciones en uno de los turnos, por reservarse para otro, lo harán constar así en su papeleta de petición.
  - Los Tripulantes que no envíen contestación a una papeleta o a las dos del año, se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.
  - Los Tripulantes que estuvieran disfrutando vacaciones durante los meses de Febrero y/o Noviembre, y no hubieran recibido las disponibilidades existentes para el período siguiente antes del índice de sus vacaciones, podrán hacer sus peticiones en los primeros 5 días siguientes a su reincorporación al servicio.

**D) ALTERNACION 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 por cambio de flota, y no haya tenido ocasión de realizar petición de vacaciones, para su nueva Flota, podrá formularla durante los 15 primeros días de permanencia en la misma.

En todo caso, tendrán prioridad las vacaciones que estén previstas en la nueva flota. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras sobre las segundas. Quedan exceptuados los casos que se contemplan en el punto seis del apartado A).

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

**Voluntarios:**

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

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

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

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

**ANEXO Nº 6****ROTACIONES DE DESTACAMIENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS****A) NORMAS COMUNES**

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

**B) PUNTUACION Y NUMERO DE SITUACIONES**

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

Destacamentos:	00 punto por mes
Residencia:	0,85 punto por mes
Destino:	0,60 punto por mes

- El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto de multiplicar el tiempo permanecido en la situación que correspondiera, por el coeficiente asignado a la misma.
- Las puntuaciones adquiridas en cada situación, se sumarán al total de puntos que tenga el tripulante inmediatamente después de terminar la misma. Los totales estarán expuestos en la relación de Tripulantes existentes en cada flota.
- Los Tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo, adquirirán como puntuación inicial la del Tripulante de su grupo que la tenga más alta.
- Los Tripulantes que cambien de función y aquellos que transitoria e involuntariamente pasen a una flota inferior arrastrarán en su nuevo puesto la puntuación acumulada y el número de veces que tuvieron en el anterior.
- Idéntico criterio se aplicará al caso de progresión de flota.
- En caso de regresión voluntaria, se arrastrará al número de veces de cada situación, siendo su puntuación total, la máxima existente entre los Tripulantes de la nueva flota.

**C) PETICIONES**

- Las Flotas ofertarán por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que correspondiera, los turnos de destacamento, residencia o destino disponibles.
- Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la Flota como mínimo diez días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

**D) ASIGNACION**

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

**Voluntario:**

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

- 1) Se computará por separado el número de veces que el solicitante ha permanecido desde 1.1.70 en cada una de las situaciones de destacamento, residencia y destino.
- 2) Se hallará la puntuación total de cada solicitante, siendo ésta la suma de las puntuaciones correspondientes a cada una de las mencionadas situaciones, computadas desde 1.1.82.
- 3) El orden de asignación según la función se hará como sigue:
  - a) La prioridad en la asignación vendrá determinada por el menor número de veces que se haya disfrutado de la situación concreta de que se trate.
  - b) En caso de igualdad en el número de veces, corresponderá a aquél con menor cifra de puntos acumulados.
  - c) En el supuesto de que aún existiese igualdad, corresponderá a aquél Tripulante Auxiliar con menor número de orden en el escalafón. Para los Sobrecargos y Auxiliares Principales de vuelo se sustituirá por el de mayor antigüedad en la función.

En los casos de reducciones en el número de plazas, una vez constituida la situación de que se trate, la reincorporación a la Base Principal se efectuará lógicamente, por orden inverso al anteriormente enunciado.
- 4) La situación cubierta por un Tripulante que quedase vacante, antes del término previsto, será ocupada por personal voluntario en la situación correspondiente al tiempo restante y con arreglo a los criterios citados en el punto 3).

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

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

**Forzoso:**

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

- El turno será aplicado, dentro de cada flota de mayor a menor número de orden en el escalafón.
- Cuando un Tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza, hasta tanto no se haya efectuado una rotación completa de la flota a la que pertenecía (no tomándose en consideración el número de veces en que el Tripulante haya estado en turnos forzosos).
- La incorporación de nuevos Tripulantes a una flota se hará, a estos efectos, en el turno que por el orden de su escalafón le correspondiera, pero su inclusión no modificará el de la rotación ya establecida.
- Cuando la asignación de un destacamento forzoso coincida con vacaciones comunicadas en firma, programadas en Diciembre, solicitud de destacamento voluntario incapacidad laboral transitoria, se dará prioridad a las mencionadas situaciones, quedando el Tripulante, al término de las mismas a disposición de la Compañía para realizar el primer destacamento forzoso que se produzca.
- Todo Tripulante a quien le hubiese sido asignado un turno forzoso podrá cambiarlo con otro Tripulante si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque. En tanto ambos Tripulantes no hayan cubierto el turno que recíprocamente correspondía a cada uno, no podrán volver a realizar un nuevo cambio. En este supuesto, a ambos Tripulantes se les aplicará la puntuación establecida para los turnos asignados con carácter voluntario.
- Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una Flota a punto o puntos fuera de la Base Principal, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

**ANEXO Nº 7****SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA****Artículo 12.- ENFERMEDAD**

A partir del 1 de Enero de 1982, en las circunstancias y condiciones que se establecieron en el párrafo siguiente, la Compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social Nacional y el Fondo B, en caso de enfermedad, hasta el tope del 100% del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando correspondiera, gratificaciones de destacamento, residencia y destino en su caso, pagas extraordinarias y pagá de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que se abonen con carácter general o pactado.

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de 14 días y hasta 14 días inclusive. En el primer caso, la Compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de 15 días, el importe de tal complemento que correspondiera a los primeros siete días se destinará al Fondo Solidario Interno, durante la vigencia del presente Convenio.

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

**Artículo 22.— 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 47 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el artículo anterior.

**Artículo 32.— 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 entienda que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, el Servicio Médico de la Compañía opinará que las circunstancias que concurran 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 D) del Anexo nº 2, del Convenio, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

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

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

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

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

Salvo que el facultativo competente de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social lo estime impropio, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía si se hallase en uso de permiso, y a la base principal si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

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

Si, como consecuencia de las gestiones que afecte 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 intencionalmente 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, valorada por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

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

**Artículo 42.— RECURSOS**

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del 31º 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 Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

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

**ANEXO Nº 3****PARTICIPACION, APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO****A) FUNCIONES DE LAS SECCIONES SINDICALES**

Las Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección podrán:

1.- Fijar comunicaciones sindicales en los tablones destinados a tal fin en los locales de la Empresa, tablones que serán distintos de los del Comité. Estas publicaciones deberán ir conformadas con

el sello o firma de la Sección o Delegado responsable de la misma. Una vez publicadas deberá ser informada la Dirección de su contenido.

2.- Difundir publicaciones y avisos de carácter sindical o laboral a los trabajadores de la Compañía, a la hora de entrada y salida del trabajo.

3.- Recaudar las cotizaciones de sus afiliados; fuera de las horas efectivas de trabajo, y, con la conformidad de los mismos, solicitar de la Compañía el descuento de las cuotas correspondientes a través de la nómina respectiva.

4.- Reunirse los miembros de cada Sección Sindical para tratar temas laborales o sindicales, una vez al trimestre, en los locales de la Empresa destinados a este fin, fuera de las horas de trabajo y previa petición a la Dirección.

5.- En la negociación del Convenio podrán ser interlocutores el Comité de Empresa o las Secciones Sindicales, si las hubiere, siempre y cuando éstas y la Dirección se reconociesen mutuamente capacidad, dichas Representaciones Sindicales constituyan la mayoría del Comité.

6.- Elegir delegados sindicales que los representen ante la Compañía y plantear ante ésta la problemática laboral de sus afiliados.

Los delegados sindicales tendrán las garantías y facilidades que establezca la normativa y la práctica vigente.

7.- Utilizar expertos en la negociación de Convenios Colectivos, previo acuerdo con la Dirección en cada caso, para determinar el número.

**FUNCIONES DEL COMITÉ DE EMPRESA**

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

1.- Recibir información sobre la situación general de la Empresa, que le será facilitada trimestralmente.

2.- Conocer el balance, cuenta de los resultados y la memoria de la Compañía, y cuando documentos se den a conocer, en la Junta de Accionistas.

3.- Emitir informe no vinculante, previo a la ejecución por parte de la Dirección de las decisiones adoptadas por ésta, sobre las materias siguientes:

a) Reestructuraciones de plantilla, cesos totales o parciales, de definitivos o temporales de aquélla.

b) Reducciones de jornada, así como traslados total o parcial de las instalaciones.

c) Planes de formación en materia de Auxiliares de Vuelo.

4.- Recibirán información sobre:

a) Sanciones derivadas de faltas muy graves.

b) Adscripción a los puestos de trabajo en tierra con ocasión de bajas circunstanciales o definitivas en vuelo.

c) Estadística sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad y el movimiento de altas y bajas.

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

a) La Compañía informará con una antelación entre 20/30 días al Comité de Empresa de Vuelo de las convocatorias y sus características.

b) El Comité de Empresa de Vuelo podrá nombrar un representante en calidad de observador con voz y sin voto que estará presente en las diferentes pruebas.

c) El Comité de Empresa de Vuelo si lo considera oportuno podrá, sin que sea vinculante para la Empresa, hacer las observaciones pertinentes sobre la naturaleza de las pruebas de selección.

6.- Ejercer una función de vigilancia sobre:

a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, seguridad social y empleo.

b) Las condiciones de seguridad e higiene en las que se desarrolla el trabajo de los Tripulantes Auxiliares.

c) Alojamiento de Tripulaciones Auxiliares.

7.- La Dirección de la Compañía deberá oír y recibir las observaciones y sugerencias de la representación sindical de Auxiliares de Vuelo, sin carácter vinculante para la Empresa, sobre la configuración interna de la cabina de pasaje y de los métodos y sistemas de trabajo a bordo, tanto en los nuevos aviones que IBERIA pueda incorporar en el futuro, como en las modificaciones que pudieran introducirse en los que componen actualmente sus diferentes flotas.

A tal fin, la Compañía notificará a la representación Sindical, con la anticipación suficiente, la información necesaria para que esta colaboración resulte lo más eficaz posible.

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

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

**c) REPRESENTACION**

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

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

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

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

**d) APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO**

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

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

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

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

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

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**26831** RESOLUCION de 16 de septiembre de 1982, de la Dirección Provincial de Badajoz, por la que se autoriza el establecimiento de la instalación eléctrica que se cita.

Visto el expediente incoado en esta Dirección Provincial a petición de «Félix González, S. A.», con domicilio en prolongación S. Francisco, número 2, Don Benito, en solicitud de autorización y declaración en concreto de utilidad pública para la instalación eléctrica que se reseña a continuación, y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el capítulo III del Decreto 2617/1966, sobre autorización de instalaciones eléctricas, y en el capítulo III del Reglamento aprobado por Decreto 2619/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas y de acuerdo con lo ordenado en la Ley de 24 de noviembre de 1939, sobre ordenación y defensa de la industria,

Esta Dirección Provincial, a propuesta de la Sección correspondiente, ha resuelto:

Autorizar a «Félix González, S. A.», la instalación eléctrica cuyas principales características son las siguientes:

**Línea eléctrica**

Origen: Línea existente, punto cruce del canal Zújar, de Empresa peticionaria.

Final: Subestación del peticionario.

Tipo: Aérea y subterránea.

Longitud en kilómetros: 0,200 aérea, 0,850 subterránea.

Tensión de servicio: 10 KV.

Conductores: Aluminio-acero, 3 por 43,05 aérea y aluminio por 1 por 35 subterránea.

Apoyos: Hormigón.

Aisladores: Cristal cadena.

Finalidad de la instalación: Mejora del suministro.

Presupuesto: 5.500.000 pesetas.

Procedencia de los materiales: Nacional.

Referencia: 01.998/10975.

Declarar en concreto la utilidad pública de la instalación eléctrica que se autoriza, a los efectos señalados en la Ley 10/1966, sobre expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, y su Reglamento de aplicación de 20 de octubre de 1966.

Esta instalación no podrá entrar en servicio mientras no cuente el peticionario de la misma con la aprobación de su proyecto de ejecución, previo cumplimiento de los trámites que se señalan en el capítulo IV del citado Decreto 2617/1966, de 20 de octubre.

Badajoz, 16 de septiembre de 1982.—El Director provincial, Andrés Herranz Soler.—3.775-D.

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

**26832**

RESOLUCION de 17 de junio de 1982, de la Dirección General de la Producción Agraria, por la que se concede la homologación genérica de los tractores marca «Agrifull», modelo 80.66 DT.

Solicitada por «Modificaciones y Transformaciones, S. A.» (MOTRANSA), la homologación de los tractores que se citan, realizadas las verificaciones preceptivas por la Estación de Mecánica Agrícola y apreciada su equivalencia, a efectos de su potencia de inscripción, con los de la marca «Fiat», modelo 666 E DT, de conformidad con lo dispuesto en la Orden ministerial de 14 de febrero de 1964:

1. Esta Dirección General hace pública su Resolución de esta misma fecha por la que se concede la homologación genérica a los tractores marca «Agrifull», modelo 80.66 DT, cuyos datos homologados de potencia y consumo figuran en el anexo.

2. La potencia de inscripción de dichos tractores ha sido establecida en 65 (sesenta y cinco) CV.

3. A los efectos de su equipamiento con bastidor o cabina de protección para caso de vuelco, los mencionados tractores quedan clasificados en el subgrupo 1.2 del anexo de la Resolución de esta Dirección General publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de enero de 1981.

Madrid, 17 de junio de 1982.—El Director general, Antonio Herrero Alcón.

**ANEXO QUE SE CITA**

Tractor homologado:

Marcá .....	«Agrifull».
Modelo .....	80.66 DT.
Tipo .....	Ruedas.
Fabricante .....	«Modificaciones y Transformaciones» (MOTRANSA).
Motor: Denominación .....	M. W. M. Diter, modelo D-225-4.
Combustible empleado .....	Gas-oil. Densidad, 0,840. Número de cetano, 50.

Potencia del tractor a la toma de fuerza (CV.)	Velocidad (r. p. m.)		Consumo específico gr/CV hora)	Condiciones atmosféricas	
	Motor	toma de fuerza		temperatura (°C)	Presión (mm. Hg)

**I. Ensayo de homologación de potencia.**

Prueba de potencia sostenida a 1.000 ± 25 revoluciones por minuto de la toma de fuerza

Datos observados .....	61,7	2.381	1.000	205	13	721
Datos referidos a condiciones atmosféricas normales .....	64,8	2.381	1.000	—	15,5	760

**II. Ensayos complementarios.**

a) Prueba a la velocidad del motor —2.500 revoluciones por minuto— designada como nominal por el fabricante para trabajos a la polea y a la barra

Datos observados .....	62,0	2.500	1.050	210	13	721
Datos referidos a condiciones atmosféricas normales .....	65,1	2.500	1.050	—	15,5	760