

# MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

**22212** RESOLUCIÓN de 30 de septiembre de 1999, de la Dirección General de Formación Profesional y Promoción Educativa, por la que se conceden los XVII Premios «Francisco Giner de los Ríos» a la mejora de la calidad educativa para 1999.

De conformidad con lo dispuesto en el apartado noveno de la Orden del Ministerio de Educación y Cultura de 21 de enero de 1999 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de abril), por la que se convocan los XVII Premios «Francisco Giner de los Ríos» a la Mejora de la Calidad Educativa para 1999, y de acuerdo con la propuesta formulada por el Jurado de selección establecido en dicha disposición, he resuelto conceder los XVII Premios «Francisco Giner de los Ríos» a los trabajos y profesores que se relacionan en el anexo a la presente Resolución.

Madrid, 30 de septiembre de 1999.—La Directora general, Dolores de la Fuente Vázquez.

## ANEXO

### Premios a trabajos o experiencias pedagógicas de profesor o equipo de profesores

Primer premio, dotado con 2.000.000 de pesetas: «Investigadores adolescentes». Autor: Don José Manuel Rivero Martín, del Instituto de Educación Secundaria «Universidad Laboral», de Cáceres.

Segundo premio, dotado con 1.000.000 de pesetas: «Proyecto de mejora de la convivencia en el IES Alarnes». Autor: Don Francisco Villegas Sánchez, del Instituto de Educación Secundaria «Alarnes», de Getafe (Madrid).

Segundo premio, dotado con 1.000.000 de pesetas: «¿Qué es poesía?». Autores: Don Santiago Prieto Delgado y don José Carlos Menéndez Pérez, del Instituto de Educación Secundaria «Juan de Villanueva», de Madrid.

Tercer premio, dotado con 500.000 pesetas: «La agridulce agricultura». Autora: Doña Concepción López Llamas, del Instituto de Educación Secundaria «María Zambrano», de Leganés (Madrid).

Tercer premio, dotado con 500.000 pesetas: «Tras la conquista de la autonomía». Autor: Don José Antonio Sordo Freire, del Instituto de Educación Secundaria «Ricardo Carballo Calero», de Ferrol (A Coruña).

Tercer premio, dotado con 500.000 pesetas: «La investigación/acción en la clase de Ética: el diario de clase como instrumento de autoformación». Autor: Don Alberto Revenga Ortega, del Instituto de Educación Secundaria «La Llauna», de Badalona (Barcelona).

Tercer premio, dotado con 500.000 pesetas: «Del aula a la empresa». Autores: Don Manuel Francisco Fanjul Antuña, don Alfonso Careaga Herrera y don José Luis Maseda Ciurana, del Instituto de Educación Secundaria «Cuenca del Nalón», de La Felguera (Asturias).

Accésit de 250.000 pesetas: «El río Arga, un ecosistema fluvial». Autores: Doña Juana María Díaz Martínez y don Ricardo Zufiaurre Pejenaute, del Instituto de Educación Secundaria «Basoko», de Pamplona (Navarra).

Accésit de 250.000 pesetas: «El país de los números». Autor: Don Esteban Serrano Marugán, del Instituto de Educación Secundaria «África», de Fuenlabrada (Madrid).

Accésit de 250.000 pesetas: «Grecia y su legado: Los mitos griegos en la pintura y la escultura». Autor: Don Francisco José Camacho Pérez, del Instituto de Educación Secundaria «Luis Cobiella Cuevas», de Santa Cruz de la Palma (Santa Cruz de Tenerife).

Accésit de 250.000 pesetas: «Proyecto Doñana». Autor: Don Pablo Huerca Melcón, del Instituto de Educación Secundaria «Rosario Acuña», de Gijón (Asturias).

# MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**22213** RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 1999, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del VIII Convenio Colectivo entre la empresa «Iberia, LAE, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo.

Visto el texto del VIII Convenio Colectivo entre la empresa «Iberia, LAE, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo (código de convenio número 9002670), que fue suscrito con fecha 9 de agosto de 1999, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra, por la Sección Sindical del Sindicato Español de Oficiales Técnicos de a Bordo, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 7 de octubre de 1999.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

## VIII CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA IBERIA, LAE, Y SUS TRIPULANTES OFICIALES TÉCNICOS DE A BORDO

### CAPÍTULO PRIMERO

#### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Ámbito territorial.*

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

#### Artículo 2. *Ámbito personal.*

Este Convenio afecta a los Oficiales Técnicos de a Bordo de la Compañía Iberia.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que presten sus servicios en virtud de contrato temporal, en cualquiera de las modalidades que la legislación española permita en cada momento, estarán sujetos, en la aplicación del presente Convenio, a las limitaciones derivadas de la propia naturaleza temporal de su relación laboral, y a las específicas contenidas en la segunda parte de este Convenio.

#### Artículo 3. *Ámbito temporal.*

El presente Convenio entra en vigor el día 1 de enero de 1997. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre del año 2000, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

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

#### Artículo 4. *Compensación y absorción.*

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

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

#### Artículo 5. *Vinculación 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 Convenio o si, por el contrario, la modificación de 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 Oficiales Técnicos de a Bordo y siempre que no sea en perjuicio de terceros de este grupo laboral.

#### Artículo 7. *Readaptación de Tripulantes.*

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

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

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, una vez que se hayan cumplido los compromisos antes especificados, aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo a quienes no fuera posible mantenerles en la función de vuelo, después de aplicadas las previsiones contempladas en el punto 1 de la disposición adicional primera de este Convenio Colectivo entre Iberia y sus Oficiales Técnicos de a Bordo, se les ofrecerán las siguientes alternativas:

- a) Pasar a realizar funciones en tierra dentro del área de Operaciones, donde sus conocimientos fueran más útiles.
- b) Pasar a tierra en otras áreas de la empresa.

A tal fin, la empresa, dentro de sus disponibilidades, propondrá al Oficial Técnico que se encuentre en dicha situación, el área o áreas a las que puede optar.

Al Oficial Técnico que pase a realizar funciones en tierra de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos anteriores, se le garantiza la percepción de los emolumentos fijos del nivel alcanzado en vuelo en el momento de su pase a tierra, entendiéndose por emolumentos fijos los siguientes: Sueldo base, premio de antigüedad, prima por razón de viaje garantizada, gratificación complementaria y prima de responsabilidad en el porcentaje consolidado. En lo relativo a las gratificaciones extraordinarias y por cierre de ejercicio, y a los efectos de determinar los emolumentos que corresponderían en vuelo, se computarán los conceptos retributivos que para cada una de ellas establezca el VIII Convenio Colectivo entre Iberia y sus Oficiales Técnicos de a Bordo, excepto la prima de productividad.

En el momento de incorporarse a tierra, se determinarán los emolumentos fijos que se garantizarán en el futuro, de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, y los Oficiales Técnicos se encuadrarán, únicamente a efectos económicos, en el nivel salarial 15 de los establecidos en el Convenio Colectivo del personal de tierra, fijándose en dicho momento un complemento «ad personam» por la diferencia entre las retribuciones de este nivel y los emolumentos garantizados, abonable en 15 pagas.

Dicho complemento «ad personam» se incrementará por la Compañía cada vez que las retribuciones correspondientes al nivel 15 de tierra sufran alguna variación, sin que dicho incremento porcentual deba ser, necesariamente, igual al aplicado al mencionado nivel 15.

La Compañía garantiza que en el futuro, en ningún caso, la retribución de los Oficiales Técnicos de a Bordo que pasen a tierra, en aplicación de lo dispuesto en este artículo, será inferior al nivel 15 del personal de tierra.

A los Oficiales Técnicos que se encuentren en esta situación les será de aplicación el Convenio Colectivo entre Iberia, LAE y su personal de tierra, excepto en aquellas materias expresamente pactadas en este artículo y en todo lo relativo a Concierto Colectivo de Vida, Fondo Social y Fondo Solidario de Vuelo, que mantendrán la regulación existente en el momento de pasar a tierra, como si permanecieran en vuelo.

Con el fin de facilitar la adaptación de los Oficiales Técnicos a su nuevo puesto de trabajo en tierra, la empresa determinará y sufragará la formación necesaria para el desempeño de las nuevas funciones.

Si con posterioridad la Compañía requiriese incrementar la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo existente en vuelo, ofrecerá estos puestos a aquellos que hubieran pasado a tierra, en orden inverso al de su cese en vuelo, de modo que se mantenga en lo posible el primitivo orden escalafonado de la plantilla. Para ello, si esta situación se produjese, la Compañía facilitará los cursos necesarios para la obtención o renovación de las licencias y calificaciones correspondientes. En este caso, los Oficiales Técnicos de a Bordo que se reincorporen a sus funciones en vuelo lo harán, como mínimo, en el nivel que tenían en el momento de pasar a tierra.

En el caso de que hubiera que hacer uso de lo especificado en este artículo, las representaciones de la empresa y de los Oficiales Técnicos de a Bordo determinarán conjuntamente el procedimiento a seguir.

El presente artículo será de vigencia indefinida, excluyéndose expresamente del ámbito temporal del Convenio, y será de aplicación a la plantilla fija de Oficiales Técnicos de a Bordo.

#### Artículo 8. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

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

## CAPÍTULO II

### Principios informadores

#### Artículo 9. *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*

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

#### Artículo 10. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo 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.

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

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

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

#### Artículo 11. *Régimen de vida.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión.

#### Artículo 12. *Otras ocupaciones.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 los artículos 13 y 42.

#### Artículo 13. *Banalización Tripulantes Técnicos.*

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

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

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

c) En casos especiales, en los que, por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios, sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo y la empresa, en la parte que les afecte.

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

En el caso de que se cedieran aviones tripulados por OTV a otra compañía del grupo, la Dirección de Iberia analizará la posibilidad de realizar ante esa compañía las gestiones necesarias para la aplicación de lo dispuesto en este artículo.

#### Artículo 14. *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para conseguir que las operaciones de vuelo de Iberia se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 Oficiales Técnicos de a Bordo 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.

### CAPÍTULO III

#### SECCIÓN 1.<sup>a</sup> DEFINICIONES

#### Artículo 15.

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

#### Artículo 16. *Tripulante.*

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

#### Artículo 17. *Tripulante Técnico.*

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

#### Artículo 18. *Tripulación.*

Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de Iberia para la realización de un servicio en vuelo.

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

#### Artículo 19. *Oficial Técnico de a Bordo.*

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

#### Artículo 20. *Oficial Técnico de Vuelo.*

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

#### Artículo 21. *Oficial Técnico/Radionavegante.*

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

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

#### Artículo 22.

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

Oficiales Técnicos de Vuelo y Oficiales Técnicos Radionavegantes:

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

#### Artículo 23. *Ordenación del personal.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo estarán relacionados de forma ordenada dentro de su especialidad, incluyendo aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo con pérdida definitiva de licencia.

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad técnica, excepción hecha de los Oficiales Técnicos de a Bordo que hayan disfrutado excedencia según lo establecido en el artículo 42.

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

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

#### Artículo 24. *Antigüedad técnica.*

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

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad técnica respectiva, siempre que se consolide

con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 37.

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

No obstante lo anterior, en casos de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad técnica se regirán por lo dispuesto en el artículo 42.

#### Artículo 25. *Antigüedad administrativa.*

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

#### Artículo 26 *Nivel y especialidad.*

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

Se consideran especialidades, dentro del grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo, la de Oficial Técnico de Vuelo y la de Oficial Técnico Radionavegante.

### CAPÍTULO IV

#### Ingreso, promoción y progresión

#### Artículo 27. *Admisión.*

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

La admisión de Oficiales Técnicos de a Bordo se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en el artículo 28.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como Oficial Técnico de a Bordo en la Compañía Iberia. En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo laboral de la Compañía tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en su grupo laboral de procedencia (nueva ubicación).

#### Artículo 28. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

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

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

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

#### Artículo 29. *Promoción.*

La promoción de los Oficiales Técnicos de a Bordo se producirá por el cambio de nivel.

#### Artículo 30. *Progresión y regresión de Oficiales Técnicos de a Bordo.*

##### Uno. Progresión.

La progresión que entraña el pasar de un avión a otro, para los Oficiales Técnicos de a Bordo que desempeñan o hayan desempeñado previamente la función de Oficial Técnico de a Bordo, se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las unidades

orgánicas correspondientes, a aquellos que no tengan acordado con la Dirección ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante el período convenido, por haber efectuado un curso que llevase implícito esta condición o condicionamiento de similar naturaleza, y con arreglo al orden que corresponda por su antigüedad efectiva en la función de Oficial Técnico de a Bordo.

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

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

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

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

Los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán renunciar voluntariamente a la progresión que se regula en este artículo, en la opción a que se refiere el párrafo primero, dentro de los veinte días siguientes a la recepción de la comunicación.

No obstante, cuando el ejercicio de la renuncia regulada en el párrafo anterior impida alcanzar el número de OTB necesarios en un avión superior, habiéndose ofertado por orden de antigüedad técnica a los Oficiales Técnicos de a Bordo de la flota inferior, la progresión tendrá carácter forzoso, adscribiéndose al avión superior tantos OTB de la flota inmediatamente inferior como sea necesario. En este caso los OTB progresarán en orden inverso a aquel en que se hubiese realizado la oferta.

##### Dos. Regresión.

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

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

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

2. La regresión tendrá carácter obligatorio en el caso que se disminuyese el número de unidades de una determinada flota o incluso desapareciese la totalidad de la misma. El número de Oficiales Técnicos de a Bordo que pueden regresar en este caso no será superior al índice de Oficiales Técnicos de a Bordo por avión que exista en ese momento en la flota de que se trate.

En este caso regresarán en orden inverso a la antigüedad técnica y tendrán preferencia para, nuevamente, incorporarse a la flota de procedencia o equivalente si se adquiriese nueva unidad, por orden de escalafón.

#### Artículo 31. *Cambio de nivel.*

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

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

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

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

d) Promocionarán al nivel 1D aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo que cumplan las siguientes condiciones: Que no hayan estado acogidos al coeficiente de programación (artículo 84) durante el último año, que hayan completado el 70 por 100 de la media de las horas voladas por la flota o flotas en que haya permanecido en los tres últimos años antes del cambio de nivel, y hayan estado asimismo tres años en el nivel 1C.

Artículo 32. *Cambio de nivel diferido.*

Cuando a un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 31 le queda diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para la promoción normal, o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

A estos efectos, y siempre que la superación sea posible, tanto la Compañía como el Oficial Técnico de a Bordo se aplicarán a ello, facilitándole aquélla las oportunidades mencionadas en el artículo anterior.

Artículo 33. *Consideración a grado superior.*

La Dirección de la Compañía, en uso de sus facultades y a propuesta de la Dirección de Operaciones, dará consideración a grado superior con efectos económicos a los Oficiales Técnicos de a Bordo que considere oportuno.

Artículo 34. *Opción de los Oficiales Técnicos de a Bordo a cambio de grupo.*

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

Los Oficiales Técnicos de a Bordo así promocionados quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en el nuevo grupo. En el caso de no superar este período de prueba, retornarán a su situación de procedencia como Oficial Técnico de a Bordo.

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

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

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

La empresa contribuirá a sufragar hasta tres becas anuales para aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo de la plantilla fija que pasen a cursar estudios de Pilotos en una escuela aeronáutica reconocida por los organismos oficiales de Aviación Civil. Dicha contribución comprenderá el 50 por 100 de los gastos referentes a matriculación, derechos académicos y prácticas en la escuela durante los estudios, exceptuándose los gastos de manutención y alojamiento. Los beneficiarios de dichas becas tendrán derecho a la renovación automática de las mismas hasta la finalización de los estudios siempre que superen los exámenes de cada curso en las convocatorias oficiales y normales de cada uno de ellos.

## CAPÍTULO V

Artículo 35. *Situaciones.*

Los Tripulantes podrán encontrarse en algunas de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes.

Artículo 36. *Tripulantes contratados con carácter temporal.*

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

Artículo 37. *Oficial Técnico de a Bordo en período de prueba.*

Todos los aspirantes que ingresen como personal de vuelo en la Compañía permanecerán durante un período de seis meses en situación de prueba.

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

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

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

Artículo 38. *Oficiales Técnicos de a Bordo.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán encontrarse en algunas 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.
- Cese voluntario de actividad en vuelo.
- En situación del artículo 7.

Artículo 39. *Oficiales Técnicos de a Bordo en situación de actividad.*

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

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

Artículo 40. *Comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio, el desempeño por los Oficiales Técnicos de a Bordo 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 Oficiales Técnicos de a Bordo, según lo establecido expresamente para este tema por las partes, y cualquier otra actividad similar.

Artículo 41. *Oficiales Técnicos de a Bordo con licencia.*

A) Licencia retribuida.

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

1. Dos días laborables:

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

En caso de que el enfermo o difunto residiera fuera del lugar de residencia del Oficial Técnico de a Bordo, esta licencia se ampliará a cuatro días naturales.

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

2. Quince días naturales ininterrumpidos por 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 Oficial Técnico de a Bordo.

4. Hasta cinco días como máximo al año para la realización de exámenes o pruebas definitivas de aptitud para aquellos supuestos en que se trate de estudios de BUP o Formación Profesional, y en el caso de estudios medios o superiores en facultades o escuelas especiales o pro-

fesionales, así como centros que emitan certificaciones oficiales, siempre que los estudios de que se trate tengan relación o aplicación en la Compañía. Los trabajadores que deseen hacer uso de los días indicados deberán solicitarlo a su Dirección. Con la solicitud, que deberá presentarse al iniciarse el curso académico, deberá acompañarse comprobante de haber realizado la matriculación. De las solicitudes denegadas se dará notificación a la Comisión de Interpretación.

Disfrutado el día o días libres, el Tripulante deberá justificar la realización del examen.

Igualmente, dispondrán del tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.

5. Un día natural para el traslado de domicilio habitual.

B) Licencia no retribuida.

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

Los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán disfrutar de licencia no retribuida cuya duración estará comprendida entre quince días y seis meses naturales. La concesión de la misma estará sujeta a la voluntariedad de las partes.

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

La petición de licencia deberá presentarse con una antelación máxima de seis meses y mínima de un mes al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

La preferencia para la concesión de estas licencias, en caso de concurrencia de peticiones para el mismo mes, vendrá definida por el orden de entrada de la petición en la flota correspondiente.

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

El disfrute de las licencias no retribuidas en la segunda quincena de diciembre estará supeditado a que al OTB no le corresponda la realización de servicios por aplicación del párrafo tercero del artículo 95.

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

El disfrute de todas las licencias no retribuidas reguladas en este apartado B) será incompatible con el ejercicio de la ejecución opcional del coeficiente de programación, así como con las situaciones de destacamento y residencia.

Igualmente, ambas partes acuerdan que, si las necesidades para la realización del Programa Comercial de la Compañía lo requiriesen, quedará en suspenso el derecho al disfrute de estas licencias.

#### Artículo 42. *Excedencia voluntaria.*

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

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

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

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

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

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

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

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

La reincorporación del Oficial Técnico de a Bordo se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia o su equivalente en el supuesto de que ésta haya sido sustituida.

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

La Compañía podrá mejorar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos casos de Oficiales Técnicos de a Bordo que lleven más de veinte años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

#### Artículo 43. *Excedencia forzosa.*

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

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

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

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

#### Artículo 44. *Servicios militares.*

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

#### Artículo 45. *Baja por enfermedad o accidente.*

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

A efectos de promoción se considerará que permanecen en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 31, apartado b); se rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

#### Artículo 46. *Suspensión de actividad.*

Es la situación en la que puede encontrarse un Oficial Técnico de a Bordo cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga. A los efectos previstos en el artículo 31, la suspensión provisional de actividad no se computará, salvo que del correspondiente expediente se deduzca responsabilidad del Oficial Técnico de a Bordo.

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

#### Artículo 47. *Preaviso en las peticiones de baja.*

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

## CAPÍTULO VI

## Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN 1.<sup>a</sup> DEFINICIONESArtículo 48. *Base principal.*

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

Artículo 49. *Base.*

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

Artículo 50. *Destacamento.*

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

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

Artículo 51. *Residencia.*

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

Artículo 52. *Destino.*

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

Artículo 53. *Actividad laboral.*

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

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

Artículo 54. *Tiempo fuera de base.*

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

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

Este tiempo no excederá de 432 horas al mes.

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

Artículo 55. *Actividad aérea.*

El tiempo computado desde la presentación de un Oficial Técnico de a Bordo 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 Oficial Técnico de a Bordo la cancelación.

El tiempo correspondiente a un período de actividad aérea estará precedido de un período de descanso. El tiempo de actividad aérea se considerará continuo si no es interrumpido por un período básico mínimo de descanso.

Las presentaciones en los aeropuertos deberán efectuarse cuarenta y cinco minutos en los vuelos cortos y medios y una hora en los vuelos

largos antes de la hora programada de despegue. En cualquier caso, la presentación para las flotas DC-10 y B-747 se efectuará siempre con una hora, independientemente de la duración del vuelo.

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

Artículo 56. *Actividad aérea diurna.*

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

Artículo 57. *Actividad aérea nocturna.*

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

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

Cuando en un servicio la actividad aérea nocturna fuera superior a tres horas, todas las horas posteriores, hasta la finalización de aquél, también tendrán el tratamiento de horas nocturnas.

Artículo 58. *Tiempo de vuelo.*

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

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

1. Por 100 de la carga de pago.
2. Por 100 de la componente de viento en cara.
3. Velocidades reales.
4. Rodaje, aceleración-despegue, subida, aceleración, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.
5. Las rutas y maniobras marcadas por la autoridad aeronáutica correspondiente o, en su defecto, por la Compañía y las características de vuelo indicadas en el manual del avión.
6. El tiempo de rodaje para cada vuelo, a la vista de la situación real actual no imputable a la Compañía ni a los Oficiales Técnicos de a Bordo, sino a factores exteriores, ATC, etc., queda establecido en diecisiete minutos.

A efectos económicos las horas de baremo de cada trayecto serán iguales a las del perfil de vuelo correspondiente al mismo.

Artículo 59. *Lugar de descanso.*

El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de Oficiales Técnicos de a Bordo.

Artículo 60. *Período de descanso.*

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

El período de descanso es único entre dos actividades aéreas consecutivas y sirve tanto para el descanso de la actividad aérea finalizada como para estar en disposición de iniciar la siguiente. Uno o varios períodos de descanso pueden ser incluidos total o parcialmente en un día libre.

Artículo 61. *Descanso parcial en vuelo.*

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

Artículo 62. *Límite de actividad aérea.*

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

**Artículo 63. Servicio.**

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

**Artículo 64. Serie de servicios.**

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

**Artículo 65. Etapa.**

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

**Artículo 66. Tripulación técnica mínima.**

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

**Artículo 67. Tripulación técnica operativa.**

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

**Artículo 68. Tripulación doblada.**

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

**Artículo 69. Tripulación reforzada.**

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

**Artículo 70. Vuelo corto.**

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

**Artículo 71. Vuelo medio.**

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

**Artículo 72. Vuelo largo.**

El de duración superior a tres horas.

**Artículo 73. Vuelos de situación, posición y ferry.**

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

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

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

**Artículo 74. Actividad en tierra.**

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Oficial Técnico de a Bordo por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 53. 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 Oficiales Técnicos de a Bordo 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 Oficiales Técnicos de a Bordo

disfrutarán los días sin servicio que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuele en flota.

– Hasta dos semanas de vuelo en flota: Seis días sin servicio, dos de ellos unidos.

– Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota: Nueve días sin servicio, cuatro unidos dos a dos.

– Los días sin servicio que corresponden según el artículo 91, apartado d), no entran en este cómputo.

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

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

**Artículo 75. Imaginaria.**

Oficial Técnico de a Bordo que, en situación de incidencias, se encuentra a la inmediata disposición de la Compañía desde las 00:01 LT hasta las 24:00 LT para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Las imaginarias serán efectuadas por los Oficiales Técnicos de a Bordo en incidencias, pero no se podrán programar dos servicios de imaginarias en días consecutivos.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía, el Oficial Técnico de a Bordo deberá recibir el aviso con un mínimo de sesenta minutos antes de la hora de presentación.

**Artículo 76. Retén.**

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

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

**Artículo 77. Incidencias.**

Oficial Técnico de a Bordo que no tendrá asignados servicios de vuelos fijos. Excepto los días señalados como días sin servicio, se les podrá nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se les podrán nombrar servicios de imaginaria y retén.

Este servicio se programará por meses completos, con la excepción contemplada en el párrafo cuarto del artículo 95, y por rotación acumulativa durante la vigencia de este Convenio entre todos los componentes de una flota, de modo que ningún Oficial Técnico de a Bordo lo repita hasta tanto no se haya completado la misma. El servicio de incidencias que haya tenido lugar por el sorteo de servicios del mes de diciembre tendrá la misma consideración, computando a todos los efectos como servicio efectuado en la rotación al efecto señalada.

No obstante lo anterior, se tendrá en cuenta que ningún OTB repita incidencias en los meses de julio, agosto y septiembre en tanto no lo hayan realizado el resto de los OTB de la flota en los citados meses.

A los Oficiales Técnicos de a Bordo en situación de destacamento, residencia o destino que les correspondiera servicio de incidencias, les será saltado el turno, realizándolo a su regreso a base, a no ser que la hayan efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo en situación de incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de vuelos entre las 08:00 y las 10:00 horas y las 20:00 y las 22:00 horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

Durante el mes de incidencias no se programarán los días sin servicio que se concederán por la Compañía en función de las necesidades del servicio. Todos los días del mes tendrán el tratamiento previsto en el artículo 115.

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



**Artículo 78. Reincorporación de enfermedad.**

El Oficial Técnico de a Bordo incurso en las situaciones de enfermedad, cualquiera que fuese su duración, o consulta médica, inmediatamente después de finalizadas dichas situaciones y cumplidos los trámites administrativos correspondientes, se personará en las dependencias de la Compañía, para informar de su situación de disponibilidad para el servicio.

A partir de este momento, la Compañía podrá optar por reincorporar al Tripulante afectado a su programación mensual o bien asimilarse a la situación de incidencias, en cuyo caso se registrará, a efectos de realización de servicios, por lo previsto con carácter general en el artículo 77 para dicha situación, programándose los días sin servicio que correspondan y, a efectos económicos, por lo dispuesto en el artículo 115, no siéndole de aplicación lo dispuesto en el párrafo quinto del artículo 77.

Esta circunstancia no afectará a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 77 en materia de cómputo del número de incidencias realizadas, ni afectará a la rotación de este servicio entre los Oficiales Técnicos de a Bordo de la flota correspondiente.

**Artículo 79. Día franco de servicio.**

Aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Oficial Técnico de a Bordo puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

Éste deberá serle asignado y notificado antes de las 22:00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el Oficial Técnico de a Bordo quedará relevado de cualquier otra obligación.

**Artículo 80. Día libre.**

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

**Artículo 81. Día sin servicio.**

Se denomina día sin servicio a todo día natural (de 00:00 a 24:00 horas locales) de que dispone el Oficial Técnico de a Bordo en la base, sin que pueda ser requerido para realizar ninguna actividad laboral. Los días sin servicio incluyen total o parcialmente los períodos de descanso establecidos en el artículo 93, así como los días libres definidos en el artículo 80.

**Artículo 82. Vacaciones.**

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

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

Los períodos más breves de quince días no estarán sujetos a las normas establecidas en el anexo 5, salvo en lo relativo a la puntuación.

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

Cada Oficial Técnico de a Bordo tendrá derecho a disfrutar quince días de vacaciones de los que le corresponden, una vez cada dos años, en temporada comprendida entre el 15 de junio y el 30 de septiembre. En esta temporada, los períodos de vacaciones voluntarias tendrán prioridad sobre los días de recuperación.

**Artículo 83. Tiempo de recuperación.**

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

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

No se devengará mayor número de días sin servicio por este concepto, aunque se acumule antigüedad técnica superior a veinticinco años.

Al disfrute de estos días de recuperación se tendrá derecho cuando, cumplida la condición anterior, hayan volado en los cinco años inmediatamente anteriores el 60 por 100 de la media de las horas voladas en su flota o flotas, en la función en que hayan permanecido durante este tiempo.

**Artículo 84. Ejecución opcional del coeficiente de programación.**

Los Oficiales Técnicos de a Bordo a los veinte años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los cuarenta y cinco años de edad podrán optar por no volar más que cincuenta y cinco horas de vuelo, compensándose con días sin servicio adicionales al mes por su defecto de horas programadas, debiendo ser proporcionales con el resto de los Oficiales Técnicos de a Bordo de la misma flota y especialidad que no se hallen en iguales circunstancias.

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

Para fijar el número de Oficiales Técnicos de a Bordo con derecho a ejercer esta opción en cada año, flota y función, se calculará el 10 por 100, redondeando por exceso, de la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo existente en cada flota a 31 de diciembre del año anterior.

Esta opción tendrá una duración de un año a contar desde el momento en que se comience a disfrutar y será rotatorio entre aquellos OTB que lo hayan solicitado, debiendo abandonar esta opción, al término de la misma, aquel que antes haya empezado a disfrutarla y, en caso de igualdad, el de menos antigüedad técnica.

En el caso de que el número de disponibilidades fuese para un año y para alguna flota inferior al existente al año anterior, quedará en suspenso el derecho de aquel Oficial Técnico de a Bordo que lleve más tiempo en esta situación, si fuese superior a un año, o el de menor tiempo, si llevase menos de un año.

No obstante, si cumplido el plazo correspondiente existiese disponibilidad de opciones en la flota de que se trate, el Oficial Técnico de a Bordo podrá optar por prorrogar su situación por otro período de un año, renovable por períodos sucesivos de igual duración si continuasen las disponibilidades.

La opción quedará en suspenso en los siguientes casos:

– En los destacamentos forzosos. En este caso, la vacante temporal producida no será cubierta, teniendo derecho a ocuparla el citado Oficial Técnico de a Bordo destacado a su regreso a la base principal.

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

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

No obstante lo dispuesto en el presente artículo, por necesidades para la realización del Programa Comercial, podrá suspenderse la opción que en el mismo se regula.

**SECCIÓN 2.<sup>a</sup> LÍMITES Y REGULACIONES****Artículo 85. Limitaciones.**

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

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

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

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

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

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

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

Hora despegue		Número de aterrizajes					
Corto/medio radio	Largo radio y aviones DC-10 y B-747	1	2	3	4	5	6
07:01 - 07:44	07:01 - 07:59	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
07:45 - 12:44	08:00 - 12:59	14:00	14:00	13:30	13:00	11:30	09:30
12:45 - 14:44	13:00 - 14:59	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
14:45 - 15:00	15:00	13:30	13:30	12:45	12:00	11:15	09:30
15:01 - 16:44	15:01 - 16:59	13:30	13:00	12:30	12:00	10:30	08:30
16:45 - 18:00	17:00 - 18:00	13:00	13:00	12:15	11:30	10:30	08:30
18:01 - 23:00	18:01 - 23:00	12:30	12:00	11:30	11:00	09:30	07:30
23:01 - 06:00	23:01 - 06:00	11:30	11:00	10:30	10:00	—	—
06:01 - 07:00	06:01 - 07:00	13:30	13:00	12:30	11:30	10:30	—

Los límites de actividad aérea del aterrizaje número 6, de 09:30, 8:30 y 07:30, se ampliarán en una hora, 1:30 horas y 1:30 horas, respectivamente, en programación, si la última etapa es para regresar a la base.

b) Se configurarán destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de realizar líneas fuera de normas que tendrán como límite 14,15 horas de actividad aérea con independencia de la hora de salida y el número de etapas a realizar, respetando en todo caso el número máximo de aterrizajes establecidos en este artículo.

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

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

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

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

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

En los referidos vuelos transatlánticos o de duración similar se programarán dos Oficiales Técnicos de a Bordo cuando el servicio programado sea superior a ocho horas nocturnas. A tales efectos, cuando dentro del período de nocturnidad (de 21:00 a 07:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad) el servicio programado comprenda como mínimo cuatro horas nocturnas, se considerarán como tales las siguientes hasta su finalización.

Si como consecuencia de la aplicación del párrafo anterior se requiriera desplazar a uno de los dos OTB, estos desplazamientos se realizarán en servicio de vuelo formando parte de la tripulación operativa. En el caso particular de MAD-LAX, y exclusivamente para este trayecto, las horas de vuelo realizadas por este motivo no contarán a efectos de límites.

Para el descanso de este segundo Oficial Técnico de a Bordo se reservará una plaza en primera clase, y si el tipo de avión no la ofertara se reservará en clase preferente.

No obstante, la Compañía, sólo cuando las necesidades comerciales lo requieran, podrá disponer del derecho establecido en el párrafo anterior, en aquellas flotas que dispongan de literas para el descanso de los Tripulantes en aplicación del apartado e) del presente artículo.

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

Artículo 86. *Límites de actividad aérea.*

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

Los límites de actividad serán los siguientes:

g) De acuerdo con lo dispuesto en el antepenúltimo y penúltimo párrafos del artículo 85, la programación y realización de los vuelos aludidos se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 93.4 cuando proceda, o en otro caso, de acuerdo con las actividades aéreas, descansos y posibles refuerzos o doblajes que específicamente se acuerden por las partes, en función de todas las circunstancias concurrentes.

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

Artículo 87. *Límites máximos de horas de vuelo, contadas calzo a calzo.*

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos/medios
Horas al mes .....	88	85
Horas al año .....	880	850

A estos efectos la flota A-300 tendrá los límites de horas de vuelo establecidos para vuelos largos.

Cuando se programen vuelos con dos Oficiales Técnicos de a Bordo, los límites máximos aplicables para los Tripulantes así programados serán:

	Vuelos largos
Horas al mes .....	90
Horas al año .....	890

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

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

Artículo 88. *Límites de actividad laboral mensual.*

El número máximo de horas de actividad mensual a efectos de programación será de ciento noventa horas, con el límite máximo de actividad anual establecido por la Dirección General de Aviación Civil en cada momento.

**Artículo 89. Límite de series de servicio.**

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

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

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

**Artículo 90. Límite de etapas.**

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 86, o de lo que se determine para casos excepcionales; en ningún caso será superior a seis.

**Artículo 91. Días sin servicio.**

El total de días sin servicio al mes de los que el Oficial Técnico de a Bordo dispone y que la Compañía garantiza y programará mensualmente, será de doce. Estos doce DSS se disfrutarán en las condiciones siguientes:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- b) Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- c) Todo día que un Oficial Técnico de a Bordo deba pasar reconocimiento médico ante el CIMA deberá estar precedido de un día sin servicio. El día de reconocimiento será considerado como un día sin servicio adicional.
- d) Como excepción, durante los programas de los cursos teóricos, únicamente se disfrutarán los fines de semana, a partir del sábado a medio día.
- e) Cuando un Oficial Técnico de a Bordo está sujeto a un servicio de incidencias, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días sin servicio que le correspondan con arreglo a las limitaciones previstas.
- f) Los Oficiales Técnicos de a Bordo que deban incorporarse a un destacamento superior a treinta y un días, residencia o destino podrán disponer, además, de dos, seis y diez días respectivamente para organizar los preparativos del traslado. Asimismo dispondrán de la mitad del número de días al incorporarse a su residencia habitual.
- g) Cuando un Oficial Técnico de a Bordo pierda por necesidades del servicio alguno de los días sin servicio que le correspondan y no se puedan recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlos en cualquiera de los dos meses siguientes a aquel en que se generaron o añadirlos a las vacaciones anuales.
- h) Todos los días naturales programados que un Oficial Técnico de a Bordo permanezca en la base serán considerados como días sin servicio a los efectos de este artículo.

**Artículo 92. Preavisos.**

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

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

El preaviso mínimo para cualquier destacamento será de ocho días, más uno por mes de duración prevista del mismo. Cuando la duración prevista del destacamento voluntario se reduzca por necesidades de la Compañía, el preaviso de reincorporación a la base principal será, como mínimo, de la mitad de los días previstos para su incorporación.

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

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

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

Los preavisos para variar las vacaciones, asignadas conforme al apartado D), punto b), del anexo 5, se harán con sesenta días de antelación, como mínimo, respecto a la fecha de comienzo de las mismas.

La oferta para la realización de un curso de calificación deberá realizarse con una antelación mínima de noventa días, debiendo contestar el Tripulante en los veinte días siguientes a la recepción de la comunicación.

**Artículo 93. Períodos de descanso.****1. General.**

a) Los períodos de descanso comenzarán inmediatamente después de finalizada la actividad aérea, y durante los mismos el Tripulante estará exento de cualquier actividad laboral.

b) El período básico de descanso es igual al tiempo de la actividad aérea precedente programada, más dos horas. El período básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

c) El cálculo de la diferencia de husos horarios para todo lo que queda establecido en este artículo se llevará a cabo teniendo en cuenta la diferencia de horario local de invierno entre el lugar donde la actividad aérea comienza y el de donde ésta finaliza, con excepción del caso contemplado en el apartado 3, d), que se hará sobre horario GMT (husos geográficos).

**2. Períodos de descanso fuera de la base.**

a) Cuando se han cruzado menos de cuatro husos horarios durante la realización de un servicio de vuelo, el período de descanso será el siguiente:

a.1 El período básico de descanso, si éste comienza entre las 18:01 y las 24:00 horas locales.

a.2 El período básico de descanso más una hora, si comienza entre las 00:01 y las 04:00 o las 15:01 y las 18:00 horas locales.

a.3 El período básico de descanso más dos horas si comienza entre las 04:01 y las 15:00 horas locales.

b) Cuando se han cruzado cuatro o más husos horarios durante la realización de un servicio de vuelo, el período de descanso será el siguiente:

b.1 El período básico de descanso, si éste incluye una noche local, es decir, entre las 23:00 y las 07:00 horas locales.

b.2 Cuando el período básico de descanso no incluya una noche local completa (de 23:00 a 07:00 horas locales), se añadirán a aquél tantas horas como las no incluidas de la mencionada noche, hasta un número máximo igual al de husos horarios cruzados en la actividad aérea finalizada. La suma del período básico de descanso y el número de horas añadidas no podrá superar un total de veintidós horas.

**3. Períodos de descanso en la base.**

a) El período de descanso en la base para los Oficiales Técnicos de a Bordo que realicen una programación en el límite de series de servicios (según el artículo 89) será el siguiente:

a.1 Con etapas o vuelos cortos y medios, un día natural.

a.2 En las flotas de corto y medio radio que realicen líneas de Oriente Medio y África, será de treinta y seis horas, debiendo incluir dos noches (de 23:00 a 07:00 horas locales).

a.3 En las flotas que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar será de setenta y dos horas.

b) El período de descanso en la base para los Oficiales Técnicos de a Bordo que no realicen programaciones en el límite de series de servicios, en las flotas en que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, será:

b.1 De treinta y seis horas, incluyendo dos noches (de 23:00 a 07:00 horas locales).

b.2 De cuarenta y ocho horas, incluyendo dos noches, si en la actividad aérea finalizada se han cruzado cuatro, cinco o seis husos horarios.

b.3 De setenta y dos horas, incluyendo dos noches, si se cruzaron siete u ocho husos horarios.

b.4 De setenta y dos horas, incluyendo tres noches, si se cruzaron más de ocho husos horarios.

c) El período de descanso en la base para los Oficiales Técnicos de a Bordo que no realicen programaciones en el límite de serie de servicios, en las flotas que no efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, será el que se recoge en el apartado 2, a), de este artículo.

d) En aviones que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, cuando se han cruzado seis husos horarios o más durante el recorrido

en un total de más de tres días de ausencia (setenta y dos horas), el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante este período intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

El cálculo de husos horarios referente a este apartado se efectuará en base al horario GMT (husos geográficos).

e) Cuando al regreso de un vuelo transatlántico, o de duración similar, al territorio nacional, el primer período de descanso no tuviese lugar en la base, durante el siguiente período de actividad aérea sólo podrá programarse el regreso directo a la base, a cuya llegada a la misma se devengará el descanso correspondiente al vuelo transatlántico realizado.

#### 4. Líneas fuera de normas.

En aquellos supuestos en que se pactasen líneas fuera de normas, éstas tendrán los siguientes descansos adicionales en la base:

a) Líneas que superen los límites máximos de horas de actividad aérea diaria:

- a.1 En menos de una hora, devengará un día de descanso adicional.
- a.2 Hasta un máximo de dos horas treinta minutos, dos días de descanso adicionales.

b) Líneas que superen los límites máximos de series de servicio:

- b.1 En un día, devengarán un día de descanso adicional.
- b.2 En dos días, devengarán dos días de descanso adicionales.

Para los casos no contemplados se estará a lo que se determine de mutuo acuerdo entre la Compañía y la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo.

5. Alteraciones de los períodos de descanso por decisión del Comandante.

a) Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar los límites de actividad aérea hasta un máximo del 15 por 100.

b) Cuando el máximo de actividad ha sido superado, el Comandante, después de evaluar todas las circunstancias, decidirá si ha de ser ampliado el período de descanso y en qué medida. Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde de lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida o si ha de ser diferido. En cualquier caso, el período básico mínimo de descanso de diez horas treinta minutos no puede ser reducido.

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

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

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

#### Artículo 94. *Cambios de servicio en ejecución.*

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

#### Artículo 95. *Programaciones.*

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

En las flotas de corto y medio radio, cuando se finalice una serie de servicios programada al límite (artículo 89) después de las 23:00 horas locales, la actividad aérea siguiente, tras el DSS preceptivo, no comenzará antes de las 09:00 horas locales.

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 Oficiales Técnicos de a Bordo de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de diciembre. Asimismo, los Tripulantes que tengan asignadas vacaciones en la primera quincena de enero no entrarán en el sorteo de las líneas que comiencen el día 1 de ese mismo mes.

El servicio de incidencias del mes de diciembre será sorteado entre todos los OTB disponibles de cada flota, con la excepción de aquellos que tengan asignado un período de vacaciones.

El sorteo referido en los párrafos anteriores deberá realizarse con la suficiente antelación, de forma que se permita la planificación de otros servicios (inspección, instrucción, comisiones de servicio, etc.) e impida la realización del servicio de incidencias dos meses consecutivos.

Los servicios de incidencias del día 1 de enero serán realizados por los OTB que tengan programado este servicio en el mes de diciembre.

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

#### Artículo 96. *Facultades y responsabilidades 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 preescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los Tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos, se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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

### SECCIÓN 3.<sup>a</sup> ROTACIONES

#### Artículo 97. *Vacaciones.*

El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo 5.

#### Artículo 98. *Rotaciones en destacamento, residencia y destinos.*

La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo 6.

## CAPÍTULO VII

### Retribuciones

#### Artículo 99. *Conceptos retributivos.*

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

- a) Retribuciones fijas:
  1. Sueldo base.
  2. Premio de antigüedad.
  3. Prima por razón de viaje garantizada.
  4. Gratificaciones extraordinarias.
  5. Gratificación por cierre de ejercicio.
  6. Prima de responsabilidad.
  7. Gratificación complementaria.
- b) Retribuciones variables:
  1. Prima por razón de viaje por:
    - a) Horas atípicas.
    - b) Horas de vuelo adicionales.
    - c) Actividad aérea en tierra.
    - d) Actividad laboral.

2. Plus de nocturnidad.
- c) Gastos compensatorios:
  1. Dietas por desplazamiento.
  2. Dietas de estancia y hospedaje por destacamento.
  3. Indemnización por residencia o destino.
- d) Protección a la familia.
- e) Otras retribuciones:
  - Prima productividad.
  - Gratificación OTB adicional.

#### Artículo 100. *Sueldo base.*

Los sueldos base de cada especialidad son los expresados en el anexo 1.A.

#### Artículo 101. *Premios de antigüedad.*

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

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

#### Artículo 102. *Prima por razón de viaje garantizada.*

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

El cálculo mensual de la prima por razón de viaje se realizará evaluando por una parte la suma de los importes de las horas de vuelo y de las horas atípicas y, por otra parte, el importe de la actividad laboral. A ambos importes se les añadirá el correspondiente al concepto de «actividad aérea en tierra». De las nuevas cantidades resultantes los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán la mayor, y en caso de que ambas sean inferiores a la prima por razón de viaje garantizada, percibirán esta última excepto en los casos previstos en el anexo 7.

La prima por razón de viaje se obtendrá aplicando los precios de los bloques que figuran en las tablas del anexo 1.A.

Por día de servicio en vuelo como Oficial Técnico de a Bordo 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 Oficial Técnico de a Bordo, 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 Oficial Técnico de a Bordo, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose la diferencia al precio de las horas atípicas.

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

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

Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque: Hasta 150.

Segundo bloque: De 151 horas en adelante.

Los precios de los bloques citados de actividad laboral serán los que figuran en el anexo 1.A.

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

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

A los efectos de cálculo de devengo de la prima por razón de viaje, se entiende como «actividad aérea en tierra» la diferencia entre la «actividad aérea pura» (período transcurrido desde la presentación de un Tripulante en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada

la última etapa. Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al Tripulante la cancelación; independientemente de cuál sea la duración real del descanso (anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los tres conceptos siguientes: Horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo), horas de vuelo de situación (50 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo) y complemento a tres horas.

La actividad aérea en tierra mensual se abonará al 12,73 por 100 del precio de la hora base de vuelo.

#### Artículo 103. *Plus de nocturnidad.*

En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 57, con un incentivo del 25 por 100.

#### Artículo 104. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán en los meses de julio y diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada, prima de responsabilidad, prima de productividad y gratificación complementaria.

A los Oficiales Técnicos de a Bordo, 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 105. *Títulos.*

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

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

#### Artículo 106. *Protección a la familia.*

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

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

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

#### Artículo 107. *Gratificación por cierre de ejercicio.*

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

Esta gratificación se hará efectiva después de celebrarse la Junta General de Accionistas, en el mes de abril siguiente a cada uno de los ejercicios.

#### Artículo 108. *Gratificación complementaria.*

Se abonará a todos los Oficiales Técnicos de a Bordo una gratificación complementaria, en quince pagas anuales, de la cuantía que se especifica en el anexo 1.B.

#### Artículo 109. *Prima de productividad.*

Los OTB percibirán, en quince pagas anuales, como prima de productividad la cuantía que se señala en el anexo 1.C.

#### Artículo 110. *Gratificación OTB adicional.*

(Sustituye a la denominación «Gratificación de Productividad» recogida en el punto tercero del apartado IV «Política en Materia Salarial» del Acta

de la Comisión Negociadora del VIII Convenio Colectivo de 6 de noviembre de 1998 y en el Acta de la Comisión Negociadora del VIII Convenio Colectivo de fecha 12 de enero de 1999).

Los OTB percibirán a partir del 1 de enero de 1999, en doce pagas anuales, como gratificación OTB adicional, la cuantía que se señala en el anexo 1.E.

#### Artículo 111. *Dieta de destacamento.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo 3.I.

En los destacamentos con duración de treinta y un días o menos, los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán optar por percibir íntegra la dieta, de acuerdo con lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha dieta, alojándose en el hotel contratado por la Compañía, conforme a lo establecido en el artículo 126, y con cargo a la misma.

#### Artículo 112. *Indemnización por residencia.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de indemnización, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia por la cantidad consignada en el anexo 3.II.

#### Artículo 113. *Indemnización por destino.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de indemnización, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el anexo 3.III.

#### Artículo 114. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*

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

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

#### Artículo 115. *Incidencias, imaginarias, retenes, cursos y comisiones de servicio.*

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, incluidos los días en que por necesidades del servicio se permanezca fuera de la base.

Cuando a un Oficial Técnico de a Bordo en incidencias le sean nombrados servicios de imaginarias, se computarán a efectos económicos como sigue:

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

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

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

A efectos económicos el retén devengará 2,85 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y el 25 por 100 de dicho tiempo como actividad laboral.

B) Cursos y comisiones de servicio: A efectos económicos los Oficiales Técnicos de a Bordo durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 40 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 seis horas de actividad laboral.

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

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

#### Artículo 116. *Licencia retribuida.*

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

#### Artículo 117. *Vacaciones.*

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

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

#### Artículo 118. *Vuelos de situación y prueba.*

En los vuelos de situación para tomar o dejar los servicios asignados, los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de baremo de vuelo realizado.

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

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

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

#### Artículo 119. *Dieta por desplazamiento.*

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

La cuantía diaria de la dieta está calculada para cubrir los gastos normales de manutención en los desplazamientos mencionados.

#### Artículo 120. *Clases de dieta.*

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

#### Artículo 121. *Dieta e indemnización básica.*

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

A efectos de dietas por desplazamientos a todos los países les será de aplicación la dieta básica.

#### Artículo 122. *Coficiente regulador.*

Es el que se aplica a las dietas e indemnizaciones de residencia y destino.

Actualmente no es de aplicación a las dietas por desplazamiento este coeficiente regulador.

Cuando se deban devengar dietas e indemnizaciones eventualmente en algún país cuyo coeficiente no conste, se aplicarán las dietas e indemnizaciones básicas si previamente no han llegado a un acuerdo la Dirección de la Compañía y la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo en la Comisión de Interpretación del Convenio.

Artículo 123. *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 o lo que ambas partes acuerden 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 dietas de destacamento y a las indemnizaciones de residencia y destino.

Artículo 124. *Dietas e indemnizaciones en vigor.*

Las dietas de destacamento e indemnizaciones de residencia y destino en vigor durante 1997, 1998 y 1999 son las que figuran en el anexo 3.

Artículo 125. *Cómputo de dietas.*

A efecto de cómputo de dietas se devengará una dieta nacional por cada día natural (entre 00:01 y 24:00 horas locales) en el que se realice una actividad aérea (salvo que el servicio fuera cancelado y no hubiera comenzado el vuelo —calzos—) o se permanezca fuera de la base, siempre que el desplazamiento se produzca dentro del territorio nacional.

A efecto de cómputo de dietas se devengará una dieta extranjera por cada día natural (entre 00:01 y 24:00 horas locales) en el que se realice una actividad aérea (salvo que el servicio fuera cancelado y no hubiera comenzado el vuelo —calzos—) o se permanezca fuera de la base, siempre que el desplazamiento se produzca dentro del territorio extranjero.

Cuando se realicen vuelos mixtos (nacional e internacional) dentro de un día natural (entre 00:01 y 24:00 horas locales) se devengará la dieta más alta.

Cuando se cambie de fecha en vuelo, las dietas que se devengarán (nacional o extranjera) serán las correspondientes al carácter de nacional o extranjero de los lugares donde se inicie y termine el servicio. En ambos lugares, a efectos de devengo, se tendrán en cuenta las horas locales respectivas; es decir, de inicio y terminación del servicio.

Artículo 126. *Alojamiento.*

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

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

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

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

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

Artículo 127. *Alojamiento en viajes no programados.*

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

Cuando por no existir delegación en el lugar de que se trate, el Oficial Técnico de a Bordo abone el alojamiento, éste pasará el cargo correspondiente a la Compañía.

Artículo 128. *Anticipo de dietas.*

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

Artículo 129. *Dietas por desplazamiento en vigor.*

Las cuantías a aplicar a los Oficiales Técnicos de a Bordo serán:

	Dieta nacional — Pesetas	Dieta extranjera — USD
Durante 1997 .....	8.976	119,34
Durante 1998 .....	9.164	121,85
Durante 1999 .....	11.000	120,00

Artículo 130. *Comidas a bordo.*

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

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

Asimismo, se realizará un estudio de las líneas que coincidan con los mencionados horarios, de forma que se pueda facilitar en cada temporada una orientación a los Comandantes que les permita coordinar con antelación las comidas de los Tripulantes.

Artículo 131. *Incremento salarial.*

Con efectos de 1 de enero de los años 1997, 1998 y 1999 se procederá a un incremento salarial del 2,0 por 100, 2,1 por 100 y 2,1 por 100, respectivamente. Con efectos del 1 de enero del año 2000 se procederá a un incremento salarial del IPC previsto por el Ministerio de Economía y Hacienda para dicho año.

Artículo 132. *Reducción salarial.*

Se procederá a una reducción salarial del 16,37 por 100 sobre los conceptos salariales siguientes:

- Sueldo base.
- Antigüedad.
- Prima por razón de viaje garantizada.
- Prima de responsabilidad (coyuntura).
- Prima de productividad.
- Gratificación complementaria.

El total de esta reducción salarial se recogerá con tal carácter en la clave 104 de la nómina.

CAPÍTULO VIII

**Atenciones sociales**

Artículo 133.

El régimen de financiación del Fondo Solidario Interno, de Atenciones Sociales, será el de reparto entre empresa y empleado.

La proporción será del 50 por 100 por cada parte. La administración y control del Fondo Solidario se realizará de la forma que el SEOTV determine.

Artículo 134.

Las aportaciones del grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo serán de 203 pesetas por Oficial Técnico de a Bordo y mes durante el año 1997; 207 pesetas durante 1998 y 211 pesetas durante 1999.

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

Asimismo, se establece una cotización por los Oficiales Técnicos de a Bordo a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA, de 199 pesetas por Oficial Técnico de a Bordo y mes.

Las aportaciones correspondientes a este fondo, mencionadas en los párrafos anteriores, se reducirán en un 16,37 por 100.

Artículo 135.

La gestión de las obras sociales se hará por la representación de los Oficiales Técnicos de a Bordo.

## CAPÍTULO IX

### Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Artículo 136.

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

En base a lo anterior:

a) La Seguridad Social complementaria se rige por las normas aprobadas por la Resolución de 10 de marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el anexo 7.

b) El Fondo Social de Vuelo se regirá por el Reglamento aprobado vigente en cada momento.

Las partes se comprometen a cotizar a este fondo en la misma proporción que hasta ahora y por los conceptos de sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y primas de responsabilidad (éstas cotizarán en los términos establecidos en el artículo siguiente). Esta cotización supone el 4,3 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados. Adicionalmente el trabajador cotizará un 0,8 por 100.

El Haber regulador mencionado en el párrafo anterior (sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y primas de responsabilidad) se reduce en un 8,6 por 100.

2. A partir del 1 de enero de 1999, la cotización establecida en el párrafo anterior supone el 4,7 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados.

Asimismo, desde esa fecha queda sin efecto la reducción del 8,6 por 100 del Haber regulador.

La prima del Concierto Colectivo de Vida de los Oficiales Técnicos de a Bordo de la Compañía se reducirá en un 16,37 por 100. Esta prima será abonada en un 60 por 100 con cargo a IBERIA y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.

Asimismo, los capitales actualmente asegurados sufrirán la modificación pertinente, en función del número de pagas o de fracciones que representen, al igual que ocurre con los restantes colectivos.

En caso de denuncia de la póliza vigente del Concierto Colectivo de Vida, Iberia y SEOTV negociarán conjuntamente la póliza que la sustituye.

3. IBERIA se compromete a respetar la decisión que la representación de los OTB adopte de mantenerse en el Montepío Loreto o constituir su propio fondo mutual. Las condiciones normativas que se pacten partirán, como mínimo, de las existentes.

Artículo 137.

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

Artículo 138. *Enfermedad fuera de base.*

a) Tripulante con estancia menor de sesenta días: Para el personal que se halle en situación de servicio, residencia o destino, comisión de servicio y destacamento inferior a sesenta días fuera del territorio español, cualquier accidente o indisposición de salud, ocurrida fuera de base, siempre que el desplazamiento sea con motivo u ocasión del trabajo, será atendido técnica y económicamente por la Compañía. Para ello se facilitará y mantendrá al día un procedimiento de contacto con el sistema asistencial adecuado.

Caso de fallo de éstos, el Tripulante podrá acudir al centro más próximo que ofrezca las garantías adecuadas, manteniendo la Compañía su compromiso respecto a la absorción de los gastos. En este supuesto, el Tri-

plante se compromete a informar lo antes posible de tal situación, bien al citado sistema asistencial, bien a la Compañía.

b) Tripulante con estancia igual o mayor a sesenta días y familiares en todos los casos: Para el personal que se halle en situación de destacamento de sesenta o más días o destino y sus familiares, así como para los familiares de los Tripulantes en situación de servicio, comisión de servicio y en destacamento inferiores a sesenta días, fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado por los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, 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 o destino deberá aprobarse por el servicio médico de la Compañía. Los centros médico-quirúrgicos o especialistas a los que se puede acudir para estos casos figurarán en la relación también aprobada por el servicio médico de la Compañía y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

En desplazamientos fuera de España, la Compañía facilitará a los OTB una relación actualizada de los médicos asesores y centros médicos contratados, con domicilios y número de teléfono. Las escalas donde pernocten los OTB vendrán obligadas a entregar a éstos la información necesaria al efecto.

En los casos de enfermedad o accidente en las situaciones de servicio, comisión de servicio, destacamento o destino en los que el Tripulante deba permanecer fuera de la base, la Compañía correrá con los gastos de alojamiento y traslado, durante ese tiempo, de un acompañante. En situaciones de carácter excepcional, la Compañía correrá con los gastos de alojamiento y traslado de otro acompañante adicional.

Artículo 139. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*

La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los OTB será la de sesenta años.

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

A partir de los cincuenta y cinco años el Tripulante podrá solicitar voluntariamente su pase a la situación de excedencia especial, hasta el cumplimiento de la edad establecida por la Seguridad Social nacional para su jubilación con plenitud de derechos, con el tope máximo de los sesenta y cinco años, en los términos regulados en el anexo 2.

Para aquellos Oficiales Técnicos de a Bordo que no hubieran optado por la opción anterior, al cumplir los sesenta años quedarán integrados en la escala o situación de reserva, en las condiciones establecidas en el anexo 2, situación que podrá mantenerse hasta el cumplimiento de los sesenta y cinco años o edad inferior que se determine por la Seguridad Social nacional para tener opción a la jubilación con plenitud de derechos.

## CAPÍTULO X

### Transportes

Artículo 140. *Transportes.*

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

Artículo 141. *Renuncia a la recogida.*

El Tripulante que no tenga recogida por residir fuera del perímetro o porque voluntariamente renuncie al régimen de transporte colectivo recibirá una indemnización individual que compensará, globalmente y en su conjunto, todos los gastos ocasionados por el desplazamiento del domicilio al aeropuerto y viceversa, incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción, trabajos en tierra, etc., de 24.383 pesetas al mes en 1997; 24.895 pesetas en 1998 y 25.418 pesetas en 1999.

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

Su opción quedará sujeta a los siguientes requisitos:



1. En los supuestos de destacamento, residencia y destino, el Oficial Técnico de a Bordo podrá decidir entre ser transportado por medios de la empresa o renunciar a la recogida.

2. En los destacamentos, tanto voluntarios como forzosos, la renuncia al transporte colectivo se mantendrá durante el tiempo que dure el mismo.

3. En las situaciones de residencia y destino la renuncia a la recogida se mantendrá en tanto permanezcan las mismas circunstancias de domicilio habitual y flota.

4. Al regreso a la base principal, el tripulante continuará en las condiciones que tuviere anteriormente, situación que se mantendrá en tanto permanezcan las mismas circunstancias de domicilio habitual y flota.

5. En cualquier caso, la renuncia a la recogida surtirá efectos económicos desde el día primero del mes siguiente al de la fecha en que se ejercite.

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

La empresa se compromete a mantener el aparcamiento actual de Oficiales Técnicos de a Bordo con Vigilante.

#### Artículo 142. *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.

### CAPÍTULO XI

#### Billetes gratuitos o con descuento

#### Artículo 143. *Billetes gratuitos a Oficiales Técnicos de a Bordo.*

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

1. Billetes gratuitos II, sin limitación de número desde el momento de su ingreso en IBERIA, en la red nacional o europea, y al cumplir tres años, en la totalidad de la red.

La Compañía facilitará a los Oficiales Técnicos de a Bordo en los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carné de Tripulante.

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

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

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

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

6. Billetes gratuitos I para su cónyuge e hijos en los casos en los que los Oficiales Técnicos de a Bordo deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Noche Vieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. En el caso de los Oficiales Técnicos de a Bordo solteros este beneficio se concederá a los padres. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

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

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

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

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

#### Artículo 144. *Concesiones a los familiares.*

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

1. El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos II al año.

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

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

3. Los familiares de primer grado o aquellos por los que el Oficial Técnico de a Bordo perciba plus familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación lo percibían) distintos de los señalados en los dos números anteriores que convivan y dependan del Oficial Técnico de a Bordo disfrutarán de un billete gratuito II al año.

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

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

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

6. Los hijos de los Oficiales Técnicos de a Bordo fallecidos en accidente de trabajo tendrán los mismos derechos en cuanto se refiere a billetes gratuitos o con descuento, que los hijos de los Oficiales Técnicos de a Bordo jubilados.

Si el fallecimiento no fuera así calificado por los organismos competentes, o se debiera a causas naturales, esa extensión de derechos se producirá sólo si el Oficial Técnico de a Bordo fallecido llevara prestando servicios en vuelo en la empresa, al menos, diez años.

7. Se concederán tres billetes gratuitos II al año en aquellos casos de convivencia marital con el titular de la tarjeta, debiendo justificar fehacientemente la convivencia durante dos años, mediante el oportuno certificado. Las condiciones establecidas en el presente capítulo para los familiares del titular, no son de aplicación en este caso.

#### Artículo 145. *Normas comunes.*

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

	Turista — Pesetas	Preferente — Pesetas	Primera — Pesetas
Península/Canarias y V.V. ....	150	165	180
Península/Canarias y V.V. ....	300	300	360
España/Europa y V.V. ....	600	660	720
España/África Norte y V.V. ....	600	660	720
Resto red .....	900	990	1.080

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

25 de junio a 5 de septiembre, ambos inclusive.

20 de diciembre a 9 de enero, ambos inclusive.

Siete días antes del lunes de Pascua hasta dos días después.

Estarán exentos de estas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 3 a 6, inclusive, del artículo 143 y el artículo 147.

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

4. Abonando el 50 por 100 del importe del billete, más los seguros e impuestos, se podrá viajar en cualquier época del año, con reserva de plaza.

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

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

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

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

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

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 2 del artículo 148.

7. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 144, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del beneficiario, así como que convivan con éste, en los casos en que la convivencia sea también exigible.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 146. *Equipajes.*

Los Oficiales Técnicos de a Bordo y sus familiares tendrán derecho a un máximo de treinta kilos de franquicia de equipaje por persona.

#### Artículo 147. *Destacamentos.*

En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 144 y una empleada de hogar incluida en el Régimen Especial de Trabajadores al Servicio del Hogar Familiar de la Seguridad Social.

#### Artículo 148. *Personal con pérdida de licencia, jubilados, viudas y huérfanos, escala de reserva y excedencia especial.*

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

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

#### Disposición transitoria primera.

Se establece una gratificación condicionada a la consecución de beneficios durante la vigencia del presente Convenio —con tratamiento independiente de la masa salarial—, que se concretará en una cantidad anual lineal de 37.152 pesetas en 1997 para cada uno de los trabajadores afectados por este Convenio. Para los años 1998 y 1999, dicha cantidad será de 37.932 y 38.729 pesetas, respectivamente.

#### Disposición transitoria segunda.

No obstante lo dispuesto en el apartado c) del artículo 91, con efectividad desde el 1 de enero de 1999 hasta el 31 de diciembre del año 2000, todo día en el que un Oficial Técnico de a Bordo deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día sin servicio. Asimismo, el día de reconocimiento médico le será programado en uno de sus días sin servicio.

#### Disposición transitoria tercera.

Se ceden por el colectivo de OTB hasta el 31 de diciembre de 2004, los días libres que proporcionalmente correspondan al disfrute de los días de recuperación. Dichos días libres deberán usarse por la Compañía IBERIA en el mismo mes del disfrute de la recuperación.

Por otra parte, a los Oficiales Técnicos de a Bordo adscritos a la Flota B-727, hasta el 31 de diciembre del año 2000, en los meses en que se disfruten días de recuperación, al OTB se les podrá conceder un mínimo de ocho días sin servicio de tal forma que la suma de ambos días resulte el número de días sin servicio que, en aplicación del artículo 91, mensualmente les correspondan, sin que esto suponga cesión adicional de días sin servicio a lo dispuesto en la disposición adicional segunda de este Convenio.

#### Disposición transitoria cuarta.

Durante la vigencia del VIII Convenio Colectivo, la Comisión negociadora elaborará el régimen disciplinario a través de una Comisión creada al efecto.

En tanto finalizan los trabajos de dicha Comisión, las partes acuerdan aplicar en esta materia el régimen vigente al 31 de diciembre de 1996.

## Disposición transitoria quinta.

Durante la vigencia del VIII Convenio Colectivo los Oficiales Técnicos de a Bordo participarán en la mejora de resultados de la Compañía conforme a los siguientes criterios:

a) La base sobre la cual se aplicará el porcentaje de participación será la diferencia entre la suma de los resultados de explotación más resultados financieros previstos en el POA para cada uno de los años 1997, 1998 y 1999 y el realmente registrado, de la suma de ambos conceptos, al final de cada ejercicio.

Para 1997 dicha base queda aumentada en la cuantía equivalente al impacto financiero de la parte no aportada de ampliación de capital, prevista en el POA/97 desde el 1 de abril de 1997, por importe de 20.000 millones de pesetas. Este impacto se calculará al MIBOR a seis meses del último laborable de diciembre de 1997.

b) El porcentaje de participación en la mejora de resultados sobre los previstos en el POA para el año 1997 es del 1,62 por 100.

c) El porcentaje de participación en la mejora de resultados sobre los previstos en el POA para los años 1998 y 1999 se negociará incorporándose al texto del VIII Convenio Colectivo, una vez exista acuerdo en esta materia.

d) Veinte días después de la celebración de la Junta general ordinaria del cierre de cada uno de los ejercicios de 1998 y 1999, se abonará a los trabajadores la cantidad resultante de los apartados anteriores.

e) La distribución individual se efectuará en proporción al haber regulador de cada Oficial Técnico de a Bordo a fecha 1 de enero de cada uno de los años 1997, 1998 y 1999 y al tiempo de permanencia en situación de activo, u Oficial Técnico de a Bordo con pérdida de licencia desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de cada uno de los citados años.

f) Para el año 2000, las partes acordarán un nuevo sistema para la participación en la mejora de resultados.

## Disposición adicional primera.

Teniendo en cuenta que las cesiones que los OTB efectuaron en el IV Convenio Colectivo en materia de descanso y días libres, hacen posible que la Empresa pueda realizar su programación de vuelos sin necesidad de incrementar su plantilla fija, se establecieron en dicho IV Convenio las siguientes compensaciones adicionales:

1. Con objeto de disminuir los efectos que para su futuro profesional tendría la sustitución de aviones por otros de nueva tecnología sin puesto de trabajo a bordo para los Oficiales Técnicos, y para garantizar el empleo en vuelo al mayor número posible de la actual plantilla fija, la empresa irá reduciendo la producción personal en cada flota en que se produzca la sustitución hasta una producción media de cincuenta y cinco horas de vuelo mensuales programadas y seiscientos cinco anuales programadas por Oficial Técnico de a Bordo, con exclusión de aquellos que desempeñen funciones de Instructores e Inspectores.

Los OTB necesarios para realizar este mínimo de producción constituirán en cada momento la plantilla necesaria de la flota de que se trate, pasando los restantes a incrementar las de otras flotas en las que la producción sea superior al coeficiente antes señalado, procediéndose de igual manera en todas ellas hasta alcanzar esos topes.

Cuando la producción prevista para cada OTB sean las mencionadas cincuenta y cinco horas en cómputo mensual y seiscientos cinco en anual, según los datos de producción de los doce meses anteriores, se aplicará la normativa contenida en el vigente Convenio Colectivo.

Las horas de producción señaladas en los párrafos anteriores se reducirán proporcionalmente de acuerdo con los días de recuperación que correspondan a cada OTB.

2. La Compañía se compromete a estudiar la posibilidad de que la tripulación técnica operativa del «Airbus 340» o avión que sustituya a los «DC-10» actuales incluya a un OTB.

3. Por aplicación de los criterios recogidos en el artículo 86, apartado f), las líneas que actualmente se realizarán con dos OTB son:

MAD-SDQ-MAD.  
MAD-HAV-MAD.  
MAD-GIG-MAD.  
MEX-MAD.

En caso de que se alteraran las condiciones de las mismas, se llevará a cabo la adecuación correspondiente.

En todo caso ambas representaciones, en la Comisión de Interpretación, acordarán en cada temporada y una vez conocidos los horarios correspondientes, las líneas a las que son de aplicación los citados criterios.

Igualmente se acuerda aplicar el doblaje de OTV a la actual línea LAX-MAD.

4. A partir de 1 de enero de 1990, se constituirá una Comisión Mixta con Representantes de la Dirección de IBERIA y de los Oficiales Técnicos de a Bordo, que se comprometerá a estudiar la posibilidad de incrementar el porcentaje de Oficiales Técnicos de a Bordo que puedan acogerse al coeficiente de programación, por encima de los límites establecidos en el artículo 84, sin que ello implique, en ningún caso, el aumento del número de Oficiales Técnicos de a Bordo que presten sus servicios para la Compañía IBERIA.

## Disposición adicional segunda.

No obstante lo dispuesto en el artículo 91, se ceden por el colectivo de OTB once días sin servicio por año en todas las Flotas con el límite máximo de dos al mes en las flotas de corto y medio radio y uno al mes en las flotas de largo radio.

## Disposición adicional tercera.

Todos los Tripulantes que alcancen la edad de cincuenta y ocho años podrán acogerse voluntariamente a la situación de cese voluntario de actividad en vuelo, cuya concesión será igualmente voluntaria por parte de la Compañía.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que se acojan al cese voluntario de actividad en vuelo percibirán el 80 por 100 de la suma total de los siguientes conceptos: Sueldo base, antigüedad, prima de productividad, prima por razón de viaje garantizada, gratificación complementaria, prima de responsabilidad en 14 pagas y gratificación OTB adicional en 12 pagas.

Todos los Oficiales Técnicos de a Bordo que se acojan al cese voluntario de actividad en vuelo permanecerán en situación de alta en la Seguridad Social, manteniéndose las cotizaciones que en cada momento se establezcan para el Régimen General de la Seguridad Social. Asimismo, y hasta que el Oficial Técnico de a Bordo cumpla los sesenta años, ambas partes seguirán manteniendo las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo y al Concierto Colectivo.

La cantidad a percibir por el Oficial Técnico de a Bordo, de acuerdo con lo establecido en los párrafos segundo y tercero, estará sujeta a todas las retenciones que legal y convencionalmente corresponda (IRPF, Fondo Social de Vuelo, Concierto Colectivo, etc.).

El pase a la situación de reserva se producirá automáticamente al cumplir el Oficial Técnico de a Bordo la edad de sesenta años, de acuerdo con el anexo 2 del Convenio Colectivo, y de acuerdo con las condiciones en la cláusula final del citado anexo.

A los Oficiales Técnicos de a Bordo que durante el año 1994 se hubiesen acogido a esta figura de cese voluntario de actividad en vuelo, les será de aplicación las condiciones establecidas en los párrafos anteriores de esta disposición adicional.

## Disposición adicional cuarta.

A partir del 1 de enero de 1999 se acuerda crear una Mesa de Mejora de Productividad, cuyo objetivo sería alcanzar acuerdos sobre medidas adicionales de productividad que posibiliten, en su caso, la realización del programa comercial que en cada momento tenga establecida la Compañía.

## Nota número 1.

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

## Nota número 2.

Las primas de responsabilidad de Oficiales Técnicos de a Bordo se modificarán como mínimo en el incremento que experimenten el sueldo base y prima por razón de viaje garantizada a partir del 1 de enero de 1994, siempre que no suponga en cómputo global anual un incremento salarial superior al que se acuerde entre las partes o al que con carácter general se aplique a los distintos colectivos de la Compañía.

## ANEXO 1.A

## Tabla salarial Tripulantes Técnicos de a Bordo

Niveles	ID	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7
<i>Efectividad de 1 de enero de 1997</i>											
Sueldo base .....	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918	144.918
Prima razón viaje garantizada (setenta horas) .....	524.176	491.492	461.448	380.456	349.298	316.489	283.268	249.631	215.585	181.130	146.255
Precio hora atípica .....	6.897	6.467	6.072	5.006	4.596	4.164	3.727	3.285	2.837	2.383	1.924
Precio hora vuelo adicionales desde setenta y una (inclusive) en adelante .....	8.145	7.638	7.173	5.913	5.427	4.917	4.400	3.878	3.351	2.812	2.274
Precio horas hasta ciento cincuenta horas Act. Lab. (un bloque) .....	2.844	2.666	2.502	2.063	1.897	1.721	1.535	1.353	1.169	982	795
Precio horas desde ciento cincuenta y una horas Act. Lab. en adelante (2 bloque) .....	5.141	4.821	4.526	3.733	3.421	3.104	2.782	2.447	2.117	1.774	1.438
<i>Efectividad de 1 de enero de 1998</i>											
Sueldo base .....	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961	147.961
Prima razón viaje garantizada (setenta horas) .....	535.184	501.813	471.138	388.446	356.633	323.135	289.217	254.873	220.112	184.934	149.326
Precio hora atípica .....	7.042	6.603	6.199	5.111	4.693	4.252	3.805	3.354	2.896	2.433	1.965
Precio hora vuelo adicionales desde setenta y una (inclusive) en adelante .....	8.316	7.798	7.324	6.037	5.541	5.020	4.492	3.959	3.421	2.871	2.322
Precio horas hasta ciento cincuenta horas Act. Lab. (un bloque) .....	2.904	2.722	2.555	2.106	1.937	1.757	1.567	1.381	1.194	1.003	812
Precio horas desde ciento cincuenta y una horas Act. Lab. en adelante (2 bloque) .....	5.249	4.922	4.621	3.811	3.493	3.169	2.840	2.498	2.161	1.811	1.468
<i>Efectividad de 1 de enero de 1999</i>											
Sueldo base .....	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068	151.068
Prima razón viaje garantizada (setenta horas) .....	546.423	512.351	481.032	396.603	364.122	329.921	295.291	260.225	224.734	188.818	152.462
Precio hora atípica .....	7.190	6.741	6.329	5.218	4.791	4.341	3.885	3.424	2.957	2.484	2.006
Precio hora vuelo adicionales desde setenta y una (inclusive) en adelante .....	8.491	7.962	7.478	6.164	5.657	5.125	4.586	4.042	3.493	2.931	2.371
Precio horas hasta ciento cincuenta horas Act. Lab. (un bloque) .....	2.965	2.779	2.609	2.150	1.978	1.794	1.600	1.410	1.219	1.024	829
Precio horas desde ciento cincuenta y una horas Act. Lab. en adelante (2 bloque) .....	5.359	5.025	4.718	3.891	3.566	3.236	2.900	2.550	2.206	1.849	1.499

## ANEXO 1.B

## Gratificación complementaria

Nivel	1997	1998	1999
ID	170.829	174.416	178.079
1C	160.175	163.539	166.973
1B	150.187	153.341	156.561
1A	138.937	141.855	144.834
1	127.564	130.243	132.978
2	115.581	118.008	120.486
3	103.448	105.620	107.838
4	91.166	93.080	95.035
5	70.085	71.557	73.060
6	61.754	63.051	64.375
7	52.890	54.001	55.135

## ANEXO 1.C

## Prima de productividad

Efectividad 1 de enero de 1997: 87.989 pesetas.  
 Efectividad 1 de enero de 1998: 89.837 pesetas.  
 Efectividad 1 de enero de 1999: 91.724 pesetas.

## ANEXO 1.D

## Prima de responsabilidad

1. Todos los Oficiales Técnicos de a Bordo percibirán, en 14 pagas, independientemente de la flota en que presten sus servicios, en concepto de prima de responsabilidad la cantidad de:

59.072 pesetas, con efectividad de 1 de enero de 1997.  
 60.313 pesetas, con efectividad de 1 de enero de 1998.  
 61.580 pesetas, con efectividad de 1 de enero de 1999.

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

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

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

## ANEXO 1.E

## Gratificación OTB adicional

(Sustituye a la denominación «Gratificación de Productividad» recogida en el punto tercero del apartado IV «Política en Materia Salarial» del Acta de la Comisión Negociadora del VIII Convenio Colectivo de 6 de noviembre de 1998 y en el Acta de la Comisión Negociadora del VIII Convenio Colectivo de fecha 12 de enero de 1999.)

Efectividad 1 de enero de 1999

Nivel	Importe (12 pagas) — Pesetas
ID	51.732
1C	48.506
1B	45.541
1A	37.548
1	34.473
2	31.235

Nivel	Importe (12 pagas) — Pesetas
3	27.956
4	24.636
5	21.276
6	17.876
7	14.434

## ANEXO 2

### Cese temporal y definitivo en vuelo

#### A) *Cese temporal en vuelo*

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

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

b) El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra, en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad orgánica a que pertenezca, percibiendo los emolumentos previstos en el artículo 1 del anexo 7 para el caso de enfermedad, siempre que el índice de absentismo en el grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo por enfermedad no sea superior al 5 por 100 en cómputo anual.

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

#### B) *Cese definitivo en vuelo*

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Los Oficiales Técnicos de a Bordo que cumplan la edad de sesenta años cesarán en los servicios de vuelo, pasando a la situación de reserva.

Igualmente, podrán pasar a la situación de reserva los Oficiales Técnicos de a Bordo que, habiendo perdido definitivamente la aptitud para el vuelo, tengan cumplidos los cincuenta y cinco años.

La situación de reserva implica la posibilidad de que la Compañía, por propia iniciativa, utilice los servicios del tripulante en funciones específicas de asesoramiento y colaboración en tierra, sin sujeción en materia salarial y de jornada a lo establecido para el personal de vuelo en activo o con pérdida de licencia, no pudiendo, en cualquier caso, desempeñar puestos o cargos de mando en su Unidad orgánica correspondiente.

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

Durante el tiempo que permanezca en reserva, la Compañía mantendrá al Oficial Técnico de a Bordo en situación de alta ante la Seguridad Social, cotizándose por ambas partes en los mismos términos que se viniese haciendo hasta el momento de pasar a la situación de reserva, aplicándole las mejoras que puedan introducirse por aquélla en dicho período en función de lo dispuesto por la Seguridad Social.

Durante el tiempo que medie entre el pase a la situación de reserva y el establecido por el Ministerio de Trabajo para la jubilación con plenitud de derechos, la Compañía abonará a su cargo, en 14 mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponder al Oficial Técnico de a Bordo de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos sesenta y cinco años, o edad menor en que se estableciera tal plenitud de derechos, en el momento de pasar a tal situación de reserva, calculada según los haberes, cotizaciones efectuadas y fórmulas vigentes en dicho momento. Tal cantidad será incrementada anualmente en el mismo porcentaje que la Seguridad Social, en su Régimen General, establezca para sus pensionistas.

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

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

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

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

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

#### C) *Progresión económica*

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

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

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

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

Los Oficiales Técnicos que pierdan la licencia con carácter definitivo como consecuencia de accidente aéreo, del cual se hayan derivado secuelas de carácter orgánico, disfrutarán de los mismos derechos anteriormente establecidos aunque no tengan acumulados los diez años de servicio efectivo en vuelo.

*Cláusula final primera*

A) En tanto se mantengan las situaciones actuales de reserva y excedencia especial, la Compañía Iberia se compromete:

1. A abonar a cada Oficial Técnico de a Bordo la cantidad de 463.016 pesetas mensuales en 14 pagas por año, con efectividad de 1 de enero de 1997; 472.276, con efectividad de 1 de enero de 1998, y 478.888, con efectividad de 1 de enero de 1999, al cumplir los sesenta años de edad. A partir del 1 de enero del año 2000, y siguientes años, los haberes de los OTB en situación de reserva se actualizarán en el mismo porcentaje que el incremento salarial que se pacte para los OTB en activo. En caso de que no hubiese OTB en activo, esta cantidad se incrementará anualmente con arreglo al IPC.

La cantidad mencionada en el párrafo anterior, sustituye a partir de la edad de sesenta años las cantidades previstas en el anexo 2 del VIII Convenio Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo para las situaciones antes citadas.

2. El abono de la cantidad mencionada anteriormente se mantendrá entre los sesenta y sesenta y cinco años de edad de cada Oficial Técnico de a Bordo actualizado según el párrafo primero. Si la edad de jubilación con plenitud de derechos establecida por el Ministerio de Trabajo se reduce, la Compañía Iberia seguirá abonando, también hasta los sesenta y cinco años, la cantidad antes citada, incrementada anualmente con arreglo al IPC, pero deduciéndole la prestación por jubilación que en cada momento pudiera corresponderle al Oficial Técnico de a Bordo de la Seguridad Social Nacional.

3. En caso de fallecimiento del Oficial Técnico de a Bordo, las mensualidades descritas en el punto 1 y con los mismos incrementos anuales, las seguirán percibiendo la viuda y, en su defecto, los hijos que dependan económicamente de él en el momento del fallecimiento. Es decir, que cobrarán esas cantidades durante el tiempo que medie entre la fecha del fallecimiento del Oficial Técnico de a Bordo y aquella en la que hubiera cumplido los sesenta y cinco años. Tales cantidades se verán reducidas en la que perciban los mencionados beneficiarios de la Seguridad Social.

B) La presente cláusula anula y sustituye íntegramente el contenido del Acta de la Comisión Negociadora del V Convenio Colectivo entre Iberia y sus Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo que sobre esta materia se firmó el 12 de diciembre de 1990.

C) La presente cláusula será de aplicación únicamente a los Oficiales Técnicos de a Bordo que se encuentren en servicio activo de vuelo en el momento de cumplir los sesenta años.

Por otra parte, la cantidad señalada en el apartado A).1 se abonará a los Oficiales Técnicos de a Bordo con pérdida definitiva de licencia y a los acogidos a la disposición adicional tercera, en los mismos términos y con las mismas condiciones establecidas en la presente cláusula.

*Cláusula final segunda*

La Presidencia de SEPI iniciará las gestiones oportunas con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social al objeto de que se estudie la posibilidad de definir nuevos epígrafes de accidentes de trabajo para el colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo de Iberia con el fin de abaratar los costes de cotización correspondientes.

De igual manera se procederá a realizar las gestiones con el citado Ministerio a efectos de rebajar la edad de jubilación de los Oficiales Técnicos de a Bordo a los sesenta años con plenitud de derechos.

Ambas partes coinciden en señalar que el reconocimiento legal de la edad de jubilación al momento de la pérdida de la licencia de vuelo –sesenta años– no podrá perjudicar los derechos actualmente reconocidos al personal en la reserva por la Compañía Iberia, Líneas Aéreas Españolas, en la cláusula final primera del anexo 2 del vigente Convenio Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo.

**ANEXO 3.I**

**Dietas por destacamentos Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo**

*Efectividad de 1 de enero de 1997*

Nacionales: 5.161 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 75,08 dólares.

B) 125 por 100: 93,85 dólares.

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

C) 112 por 100: 84,09 dólares.

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

D) 95 por 100: 71,33 dólares.

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

E) 80 por 100: 60,06 dólares.

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

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

**Dietas por destacamentos Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo**

*Efectividad de 1 de enero de 1998*

Nacionales: 5.269 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 76,66 dólares.

B) 125 por 100: 95,83 dólares.

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

C) 112 por 100: 85,86 dólares.

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

D) 95 por 100: 72,83 dólares.

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

E) 80 por 100: 61,33 dólares.

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

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

**Dietas por destacamentos Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo**

*Efectividad de 1 de enero de 1999*

Nacionales: 5.380 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 78,27 dólares.

B) 125 por 100: 97,84 dólares.

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

C) 112 por 100: 87,66 dólares.

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

D) 95 por 100: 74,36 dólares.

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

E) 80 por 100: 62,62 dólares.

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

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

**ANEXO 3.II**

**Indemnización por residencia Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo**

*Efectividad de 1 de enero de 1997*

Nacionales: 3.825 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 63,82 dólares.

B) 125 por 100: 79,78 dólares.

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

C) 112 por 100: 71,48 dólares.

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

D) 95 por 100: 60,63 dólares.

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

E) 80 por 100: 51,06 dólares.

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

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

#### Indemnización por residencia Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo

*Efectividad de 1 de enero de 1998*

Nacionales: 3.905 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 65,16 dólares.

B) 125 por 100: 81,45 dólares.

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

C) 112 por 100: 72,98 dólares.

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

D) 95 por 100: 61,90 dólares.

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

E) 80 por 100: 52,13 dólares.

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

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

#### Indemnización por residencia Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo

*Efectividad de 1 de enero de 1999*

Nacionales: 3.987 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 66,53 dólares.

B) 125 por 100: 83,16 dólares.

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

C) 112 por 100: 74,51 dólares.

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

D) 95 por 100: 63,20 dólares.

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

E) 80 por 100: 53,22 dólares.

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

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

#### ANEXO 3.III

#### Indemnización por destino Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo

*Efectividad de 1 de enero de 1997*

Nacionales: 2.700 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 45,06 dólares.

B) 125 por 100: 56,33 dólares.

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

C) 112 por 100: 50,47 dólares.

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

D) 95 por 100: 42,81 dólares.

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

E) 80 por 100: 36,05 dólares.

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

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

#### Indemnización por destino Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo

*Efectividad de 1 de enero de 1998*

Nacionales: 2.757 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 46,01 dólares.

B) 125 por 100: 57,51 dólares.

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

C) 112 por 100: 51,53 dólares.

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

D) 95 por 100: 43,71 dólares.

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

E) 80 por 100: 36,81 dólares.

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

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

#### Indemnización por destino Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo

*Efectividad de 1 de enero de 1999*

Nacionales: 2.815 pesetas.

Extranjeras:

A) Básico: 46,98 dólares.

B) 125 por 100: 58,72 dólares.

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

C) 112 por 100: 52,62 dólares.

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

D) 95 por 100: 44,63 dólares.

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

E) 80 por 100: 37,58 dólares.

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

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

#### ANEXO 4

#### Vestuario

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

A estos efectos, la regulación en materia de vestuario se registrará por el Reglamento de Uniformidad vigente en cada momento.

*Relación de prendas de uniformidad inicial  
de los Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo*

Dos chaquetas.  
Cuatro camisas manga larga.  
Cuatro camisas manga corta.  
Cuatro corbatas.  
Un chaleco de punto.  
Un cárdigan punto.  
Tres pantalones.  
Un cinturón de invierno.  
Un cinturón de verano.  
Seis pares de calcetines.  
Dos pares de zapatos invierno.  
Dos pares de zapatos verano.  
Una gabardina.  
Un par de guantes.  
Una bufanda.  
Dos juegos hombreras de camisas.  
Un juego hombreras de gabardina.  
Un juego hombreras de chaleco.  
Una gorra.  
Dos sujetacorbatas.  
Una cartera de vuelo.  
Una maleta grande.  
Una maleta pequeña.

Para el supuesto de Oficiales Técnicos de a Bordo que ingresen en el futuro en la Compañía, la asignación de vestuario inicial será la indicada en el Convenio Colectivo y en el Reglamento de Vestuario, cubriendo esta asignación el vestuario correspondiente al primer año de permanencia en plantilla, abonándoseles la parte proporcional de los importes establecidos como indemnización por vestuario, en función de los meses que resten para la finalización del año natural correspondiente.

En el año natural siguiente a su incorporación se integrarán en el sistema general.

Para el colectivo de OTB, el sistema general es el siguiente:

1. Desde el 1 de enero de 1997 hasta el 31 de diciembre de 1998, una indemnización anual por importe de 180.000 pesetas, que estará disponible durante el mes de enero de cada año. A partir del 1 de enero de 1999, dicha indemnización queda establecida en 188.000 pesetas anuales.

2. Una dotación anual de vestuario consistente en la confección de un uniforme —americana con galones, dos pantalones y una gorra— por el procedimiento establecido y por el proveedor correspondiente, siendo el importe del mismo por cuenta de la Compañía, quien lo abonará directamente al proveedor.

3. La Compañía, por su parte, seguirá haciendo entrega de las maletas y cartera de vuelo especificadas en el Reglamento de Vestuario.

Para la reposición de las maletas y carteras de vuelo deberá transcurrir, como mínimo, los siguientes plazos:

Maleta grande: Cuatro años.

Maleta pequeña: Dos años.

Cartera de vuelo: Tres años. Desde la implantación del nuevo modelo (con o sin ruedas) de cartera de vuelo la reposición se realizará a partir de los cuatro años y el siguiente período de reposición comenzará a contarse desde el año en que el tripulante haya retirado la maleta o cartera.

El importe mencionado en el apartado 1 será utilizado por los OTB, a su criterio, en la reposición de las prendas de vestuario contenidas en la relación previa de este anexo, que considere necesarias.

## ANEXO 5

### Vacaciones

#### A) Normas comunes

1. Los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán solicitar sus vacaciones anuales en un período de treinta días continuados o dos de quince días.

2. Los días de recuperación se podrán solicitar acumulándolos a los períodos de vacaciones anuales, disfrutándolos dentro del mes en que se asignen las vacaciones. En el caso de que no fuera posible, se disfrutarán en las fechas que se acuerden en cada momento con el interesado.

El tiempo de recuperación se podrá unir a un período de vacaciones voluntarias o forzosas. A los días de recuperación se les aplicará la puntuación correspondiente.

No obstante lo anterior y previa petición del interesado, la Dirección podrá fraccionar, siempre que las necesidades del servicio lo permitan, el tiempo de recuperación.

3. Son vacaciones voluntarias aquellas que se disfrutan en los períodos solicitados por el Oficial Técnico de a Bordo.

Son vacaciones forzosas aquellas que se disfrutan en períodos distintos a los solicitados.

Con el fin de que el Oficial Técnico de a Bordo pueda organizar sus vacaciones, éstas darán comienzo los días 1 ó 16 del mes en cuestión, con la excepción ocasionada por acople de línea del mes anterior, procurando la Compañía, en todo caso, confeccionar las programaciones para cumplir con este requisito. Ambas partes podrán acordar el comienzo de las vacaciones en días distintos de los mencionados.

4. Los Oficiales Técnicos de a Bordo podrán disfrutar una de las dos quincenas de vacaciones en dos fracciones no inferiores a siete días, en el caso de que tal posibilidad sea autorizada por la flota correspondiente. Este fraccionamiento no será posible en los períodos de vacaciones forzosas.

El disfrute de estas fracciones no podrá alterar, en ningún caso, los períodos forzosos asignados a los demás Oficiales Técnicos de a Bordo.

5. En la asignación de los períodos de vacaciones solicitados, se dará prioridad a las peticiones de treinta días seguidos, dentro de las posibilidades de las flotas, sobre los solicitados por quincenas, y a éstas sobre períodos de inferior duración, siempre que, en ambos casos, exista igualdad de puntuación.

6. Cada Oficial Técnico de a Bordo, en turno de su flota, pedirá uno de sus períodos quincenales durante el verano cada dos años. Se entiende, a estos efectos, como verano, el tiempo entre el 15 de junio y el 30 de septiembre. La secuencia alternativa actual no se modificará con la entrada en vigor de estas normas. A estos efectos se asignará a cada Oficial Técnico de a Bordo un turno fijo en año par o impar, turno que no podrá ser modificado en lo sucesivo. Si por necesidades de la Compañía un OTB no pudiera disfrutar sus vacaciones de verano el año que le corresponde, la Compañía se verá obligada a darle opción al disfrute de las mismas en el año siguiente, pero sin que cambie por ello su turno. En el caso de que un OTB renuncie a un período de vacaciones estivales, no tendrá derecho a disfrutarlo en el año siguiente, sino hasta llegar de nuevo su turno.

#### a) Destacamentos:

1. Los Oficiales Técnicos de a Bordo en situación de destacamento no tendrán derecho a que se les respeten los períodos voluntarios de vacaciones asignados mientras dure esta situación.

2. En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un período de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento.

No obstante, cuando estén asignadas las vacaciones y no se pueda comunicar el cambio de las mismas con sesenta días de antelación, éstas serán prioritarias sobre los destacamentos forzosos.

3. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la flota hubiera de darse vacaciones a un Oficial Técnico de a Bordo destacado, se atenderá primero a las peticiones voluntarias.

4. Los Oficiales Técnicos de a Bordo a los que se les haya asignado, durante el destacamento, por necesidades de la flota, vacaciones voluntarias o forzosas, no perderán la condición de destacados durante el tiempo que duren dichas vacaciones, excepto cuando coincidan parcial o totalmente con el inicio o finalización del destacamento.

5. En el caso de coincidir un destacamento forzoso con un turno de vacaciones voluntarias de verano, se le volverá a asignar la quincena de vacaciones dentro de esta temporada de verano, antes de comenzar o después de finalizar el destacamento, teniendo, en este caso, el carácter de vacaciones forzosas.

b) Residencias y destinos: Los Oficiales Técnicos de a Bordo en las situaciones de residencia y destino se registrarán por los mismo principios y por las mismas normas que se contienen en la presente regulación de vacaciones, aplicándose dentro del grupo de Oficiales Técnicos de a Bordo de cada residencia y destino.

Al Oficial Técnico de a Bordo trasladado a las situaciones de residencia y de destino o a su vuelta a la base principal, se le aplicará la misma norma que más adelante se expone para el cambio de flota.

c) Cambio de flota: Los Oficiales Técnicos de a Bordo que se integren en una nueva flota, se les situará preferentemente en los turnos de vacaciones de verano que tengan; si no fuese posible, se redistribuirán los turnos entre los promocionados, siendo el orden de preferencia para elegir el de menor a mayor puntuación.



d) Nuevo ingreso: La asignación de los turnos de vacaciones de verano para los Oficiales Técnicos de a Bordo de nuevo ingreso en la Empresa, se repartirá de tal forma que los turnos alternativos anuales resulten iguales.

e) Cursos: En caso de coincidir un curso con un período de vacaciones, voluntarias o forzosas, la Empresa le asignará éste antes del 31 de diciembre. Si no fuese posible, por seguir realizando el curso, la asignación se hará lo antes posible una vez finalizado el mismo, y siempre con carácter forzoso.

f) Mandos superiores: Estas normas no serán de aplicación a los Oficiales Técnicos de a Bordo que por designación expresa de la Dirección de la Empresa ocupen cargo de Mando Superior en las Unidades Orgánicas correspondientes.

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este cómputo se continuará realizando con los puntos que tenían al finalizar el año 1986. La suma final de los puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

g) Instructores: Cuando a un Instructor le coincida su turno de vacaciones con un período programado de instrucción y siempre que sea absolutamente necesario, tendrá éste prioridad. Las vacaciones no disfrutadas por esta razón se asignarán en otras fechas con carácter forzoso, sin que, en ningún caso, altere la programación de vacaciones establecida para el resto de los Oficiales Técnicos de a Bordo.

### B) Puntuación

Con el fin de conseguir una rotación justa del disfrute de vacaciones, cada mes del año se valorará de acuerdo con la siguiente escala:

Puntos	1.ª quincena	2.ª quincena
Julio y agosto: 24	12	12
Septiembre: 16	10	6
Junio: 12	4	8
Abril y mayo: 8	4	4
Diciembre: 6	0	6
Enero, febrero, marzo, octubre y noviembre: 0	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

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

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

Si se eligen en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulados parcialmente y se computarán al final del año, no afectando a efectos de prioridad en las peticiones del año en curso.

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

Los Oficiales Técnicos de a Bordo de nuevo ingreso en la plantilla fija de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Oficial Técnico de a Bordo de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que cambien de grupo, especialidad o flota, arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

### C) Peticiones

Hasta el 10 de octubre, cada Oficial Técnico de a Bordo interesado hará llegar a su Jefatura de Flota, por medio de una papeleta, los períodos de vacaciones deseados, cada uno de ellos con su orden de prioridad independiente.

### D) Asignación

1. Entre los días 11 y 26 de octubre, la empresa expondrá y pondrá a disposición de los Oficiales Técnicos de a Bordo una lista por flota, de la que se enviará copia al SEOTV, con la asignación de períodos de vacaciones a cada Oficial Técnico de a Bordo, confeccionada en base a las solicitudes recibidas y a la puntuación que cada uno tenga.

Los períodos asignados que no correspondan a los solicitados por los Oficiales Técnicos de a Bordo se considerarán forzosos a los efectos correspondientes. Los períodos forzosos, cualquiera que sea el mes en que estén asignados, no estarán penalizados por puntuación alguna.

La no recepción de la solicitud en la Jefatura de Flota u oficina en quien delegue, dentro de los plazos establecidos, permitirá a la Empresa asignar libremente las vacaciones en dos períodos con el carácter de forzoso.

Aquel Oficial Técnico de a Bordo que desee renunciar a las vacaciones de verano lo podrá hacer en la misma papeleta.

2. En los cursos de cambio de flota programados antes del 10 de octubre, los Oficiales Técnicos de a Bordo afectados solicitarán sus vacaciones en las mismas condiciones que los ya pertenecientes a su nueva flota.

En aquellos cursos de cambio de flota programados después del 10 de octubre los Oficiales Técnicos de a Bordo afectados por los mismos elegirán entre los períodos de vacaciones disponibles en la nueva flota, sin afectar a los turnos concedidos al resto de la flota.

3. Los Oficiales Técnicos de a Bordo de nuevo ingreso pedirán sus vacaciones normalmente cuando el hecho ocurra antes del 10 de octubre. Si ocurre después de esta fecha, se les mandará con carácter forzoso:

a) Permutas: Hasta el 5 de noviembre la Empresa recibirá de los Oficiales Técnicos de a Bordo las permutas que entre dos Oficiales Técnicos de a Bordo de la misma flota y especialidad hayan acordado. La permuta se hará por medio de una papeleta firmada por ambos interesados.

Se permitirán las permutas de los Oficiales Técnicos de a Bordo, sea cual fuera la característica de forzoso o voluntario del o los períodos.

Las permutas en ningún caso podrán alterar las fechas de los períodos asignados a los permutantes, debiendo estar los interesados en la misma base en la fecha de comienzo del disfrute del período permutado y contar con los mismos días adicionales de recuperación. En el caso de que el número de días adicionales de recuperación fuera distinto, los días excedentes no permutables serán asignados cuando las necesidades del servicio lo permitan.

Tanto los puntos correspondientes a un período de vacaciones como el derecho de asignación del turno de verano se imputarán a aquel Oficial Técnico de a Bordo que en un principio los tuviera asignados.

b) Asignación definitiva: Del día 15 al 30 de noviembre se confeccionará la lista de asignaciones definitiva anual para los Oficiales Técnicos de a Bordo, publicándose y poniéndose a su disposición. No obstante, los Oficiales Técnicos de a Bordo que no hubieran permutado hasta el 5 de noviembre podrán solicitarlo, y la empresa lo autorizará si la papeleta se entrega con cuarenta y cinco días de anticipación al inicio del período permutado.

En caso de manifiesta necesidad, la Empresa podrá efectuar cambios en las asignaciones, hasta un máximo del 10 por 100 de las vacaciones anuales de todos los Oficiales Técnicos de a Bordo. La Empresa comunicará por correo los cambios al Oficial Técnico de a Bordo afectado con sesenta días de antelación a la fecha en que tenga que disfrutar el período de vacaciones cambiado.

No obstante lo anterior, la Empresa, durante la vigencia del VIII Convenio Colectivo, podrá efectuar cambios en las asignaciones hasta un máximo del 20 por 100.

Estos cambios deberá procurarse sean realizados a los Oficiales Técnicos de a Bordo con quincenas forzosas y en orden de puntuación de mayor a menor. Si fueran voluntarias, el nuevo período asignado tendrá el carácter de forzoso.

No se incluirán en el límite del 10 por 100 los cambios derivados de enfermedad, de situaciones de destacamento y de cambio de flota y especialidad.

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme con sesenta días de antelación.

c) Enfermedad en vacaciones: El período de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente, cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente. La fracción del período interrumpido por esta causa la disfrutará por designación de la Empresa antes del 31 de diciembre. Si no fuese posible,

por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período.

d) Voluntarios: Para los períodos solicitados libremente por el Oficial Técnico de a Bordo tendrá prioridad el de menor puntuación y, en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga mayor antigüedad efectiva en la función.

e) Forzosos: Para los turnos forzosos se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. A tal efecto se formará una lista de los Oficiales Técnicos de a Bordo que no tengan asignados períodos voluntarios. Estas asignaciones se harán comenzando con la primera quincena de enero.

En el caso de que dos Oficiales Técnicos de a Bordo tuvieran el mismo número de puntos, se le asignará primero al de mayor número de orden en el escalafón.

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

Cuando los períodos fueran forzosos, se asignarán por quincenas separadas como mínimo por cuatro quincenas de actividad.

## ANEXO 6

### Rotaciones de destacamentos, residencias y destinos

#### A) Normas comunes

Todo Oficial Técnico de a Bordo tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

Cuando razones técnicas impidan a un Oficial Técnico de a Bordo ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.

Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferte, se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de dieta, consideración y puntuación se tendrá en cuenta la duración real de la misma de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 50, 51 y 52, abonándose al Oficial Técnico de a Bordo las diferencias, si las hubiere, entre las dietas percibidas y la que realmente correspondiera.

#### B) Peticiones

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

Los Oficiales Técnicos de a Bordo que lo soliciten voluntariamente harán llegar su petición a la flota como mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

#### C) Asignación

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

Esta lista incluirá la totalidad de la plantilla de Oficiales Técnicos de a Bordo, y el número de orden en ella vendrá dado por el número de puntos de menor a mayor, que cada uno tenga al 31 de diciembre de 1979. A igualdad de puntos tendrá menor número de orden quien tenga mayor antigüedad técnica. En lo sucesivo, los Oficiales Técnicos de a Bordo de nuevo ingreso serán colocados al final de la lista del mismo día que figura como el de su antigüedad técnica.

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

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

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

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

Técnico de a Bordo que haya sido forzoso menos veces que él. En el caso de que hayan sido enviados igual número de veces, le corresponderá de nuevo a aquel que lleve más tiempo sin ir destacado forzoso.

Cuando en el mismo día coincidan en su comienzo dos o más destacamentos forzosos, se concederá la posibilidad de elección a los Oficiales Técnicos de a Bordo que deban desplazarse destacados en función de la mayor antigüedad técnica.

La renuncia a un destacamento voluntario ya asignado no podrá efectuarse después del plazo mínimo previsto como preaviso para tal destacamento.

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

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

#### D) Permuta

Podrá permutarse cualquier destacamento forzoso (no así los voluntarios). La permuta no podrá suponer perjuicio para terceros.

En todo caso, la realización del destacamento forzoso le será adjudicado, a efectos de rotación de turnos, a quien lo tuviera asignado inicialmente.

## ANEXO 7

### Seguridad Social Complementaria

#### Artículo 1. *Enfermedad.*

A partir de 1 de enero de 1986, en las circunstancias y condiciones que se establecen en el párrafo siguiente, la Compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social nacional, en caso de enfermedad, hasta el tope del 100 por 100 del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando corresponda, coste de vida, dieta de destacamento, e indemnización por residencia y destino en su caso, pagas extraordinarias y paga de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que, con carácter general o pactado, se abonen a cada grupo laboral, a los Oficiales Técnicos de a Bordo que se encuentren en dicha situación.

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

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

#### Artículo 2. *Accidente de trabajo o enfermedad profesional.*

Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o hasta que el Oficial Técnico de a Bordo pase a regirse por lo previsto en el 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 la Seguridad Social nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el artículo anterior.

#### Artículo 3. *Normas comunes.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el Oficial Técnico de a Bordo que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente dieta y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo 2 del artículo 114 del vigente Convenio.

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

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

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

#### Artículo 4. *Recursos.*

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del treinta y un 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 Aero-náutica; si es posible, y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Oficial Técnico de a Bordo y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

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

### ANEXO 8

#### Representación, aplicación e interpretación del Convenio

##### Artículo 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 2.

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

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

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

Turnos de vacaciones.

Rotaciones de destacamentos, residencia y destino.

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

#### Artículo 3.

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

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

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

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

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

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

### ANEXO 9

Primero: A partir de 1 de enero de 1999, todos los OTB inmersos en el proceso de transformación que superen o hayan superado la fase final del mismo (escenarios) y cualificados como aptos suscribirán contrato de Tripulante Piloto.

La efectividad de dicho contrato a todos los efectos, excepto la anti-güedad administrativa, quedará diferida mientras que el OTB sea necesario para la realización de los Programas Comerciales que en cada momento

tenga previstos la Compañía. Determinado el número de OTB que no son necesarios para la realización del Programa Comercial, y siguiendo el orden establecido en la superación del proceso de transformación, el contrato como Piloto cobrará plena efectividad desde el día del inicio del Curso de Habilitación de Tipo como Piloto del avión al que sea asignado.

Los OTB así transformados ingresarán en el Colectivo de Tripulantes Pilotos en las condiciones siguientes:

1. Los OTB así transformados quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses. En el caso de no superar este período de prueba, retornarán a todos los efectos a su situación de procedencia como Oficial Técnico de a Bordo.

2. Los OTB así transformados ingresarán en el colectivo de Pilotos de acuerdo con lo establecido en cada momento en el Convenio Colectivo de Pilotos en esta materia.

3. La retribución inicial como Pilotos de los OTB así transformados será la resultante de proyectar sobre la tabla salarial de Pilotos su retribución en ese momento como OTB. No computándose para el primer cambio de nivel como Piloto el tiempo de permanencia en el nivel que estuviesen como OTB en el momento de la transformación al grupo laboral de Pilotos.

No obstante lo anterior, y reconociendo ambas partes la posibilidad de cambios en los programas comerciales, así como alteraciones en el calendario de renovación de flotas, que pueden modificar las necesidades iniciales de OTB, una vez cobrada efectividad los contratos como Pilotos que en cada momento se determine, y hasta que finalice la transformación, ambas partes acuerdan:

Que llegado este caso, se reunirá la Comisión de Seguimiento, Planificación, Programación y Horario para acordar las medidas adicionales temporales que posibiliten la realización del programa comercial.

Si en el plazo de tres días desde la fecha de la convocatoria no se hubiese alcanzado un acuerdo sobre las medidas adicionales necesarias, e independientemente del número de horas vuelo nocturnas que comprenda, no se programará el segundo OTB en las líneas MAD-SDQ-MAD que fueran necesarias.

Si esta medida no fuera suficiente para la realización del programa comercial, e independientemente del número de horas de vuelo nocturnas que comprenda, no se programará el segundo OTB en las líneas MAD-HAV-MAD que fueran necesarias.

No obstante lo anterior, si no fuesen suficientes las medidas contempladas en los puntos anteriores, para la realización del programa comercial, ambas partes acordarán en un plazo máximo de cinco días, a partir de la fecha de la convocatoria de la reunión, las medidas adicionales necesarias para su realización.

En este sentido, se acuerda que la Comisión de Seguimiento de Planificación, Programación y Horario se reúna mensualmente con el fin de analizar y evaluar la total ejecución del programa comercial.

Segundo: Los OTB que hasta la fecha han superado el proceso de transformación suscribirán contrato como Pilotos en base a lo dispuesto en el punto primero de este Acta, y recibirán la formación que la Dirección de Operaciones considere necesaria para mantener el nivel y aptitud necesarios hasta la realización, en su caso, del Curso de Habilitación de Tipo correspondiente.

A los OTB inmersos en el proceso de transformación a Pilotos y que todavía no lo han finalizado, se les dará el entrenamiento que les permita finalizar el proceso. Una vez concluido el mismo, recibirán la formación que la Dirección de Operaciones considere necesaria para mantener el nivel y aptitud necesarios hasta la realización, en su caso, del Curso de Habilitación de Tipo correspondiente. Aquellos OTB que no superen cualquiera de las diferentes fases del proceso de transformación causarán baja en dicho proceso.

Tercero: Queda anulado y sustituido el contenido de los acuerdos de 21 de enero de 1987, 4 de marzo de 1994, 10 de febrero de 1995, 27 de diciembre de 1996 y el anexo 9 del VII Convenio Colectivo de Oficiales Técnicos de a Bordo, que se oponga o contradiga al presente anexo.

## SEGUNDA PARTE

### **Regulación de las condiciones de los Oficiales Técnicos de a Bordo con contrato temporal**

#### Artículo 1.

Se considerará trabajador temporal al contratado por tiempo determinado, en cualquiera de las modalidades de contratación que la legislación española permita en cada momento.

#### Artículo 2.

Dadas las peculiaridades del tráfico aéreo, que constituye la actividad esencial de IBERIA, y teniendo en cuenta el carácter de concesionario de servicio público de la Compañía, el llamamiento se hará de acuerdo con las necesidades del servicio y cumplimiento de las condiciones exigidas por el puesto de trabajo.

#### Artículo 3.

El régimen de trabajo y descanso de los Oficiales Técnicos de a Bordo con contrato temporal será básicamente el fijado en el capítulo VI del vigente Convenio Colectivo con las particularidades que se contienen en los artículos siguientes.

#### Artículo 4.

En atención al carácter temporal de estos contratos, las vacaciones que sobre treinta días naturales puedan corresponder proporcionalmente al tiempo trabajado, podrán ser abonadas en la liquidación final que se efectúe al término de los mismos cuando su duración sea inferior a doce meses de trabajo continuado. Para contratos de duración igual o superior a doce meses, se podrán disfrutar dentro de cada año natural los días que proporcionalmente correspondan, que la Compañía asignará en función de las necesidades del servicio.

#### Artículo 5.

A los Oficiales Técnicos de a Bordo se les podrá asignar destacamentos, residencias y destinos voluntarios, si bien no podrán optar a aquellos cuya fecha de finalización sea posterior a la de vigencia de su contrato.

#### Artículo 6.

Los trabajadores que suscriban contrato temporal permanecerán en período de prueba durante el mismo tiempo de trabajo efectivo que se exija a los Oficiales Técnicos de a Bordo con contrato fijo de actividad continuada y con los mismos efectos.

#### Artículo 7.

La incapacidad temporal para la prestación de servicios efectivos de vuelo quedará supeditada a la normativa general establecida para la situación de incapacidad laboral transitoria en Convenio Colectivo. La incapacidad definitiva supondrá la cancelación definitiva de la relación con la Compañía. Todo ello sin perjuicio del tratamiento económico y sanitario que corresponda a la Seguridad Social en cada circunstancia.

La Compañía mantendrá la cobertura de los riesgos derivados de la situación de fallecimiento e invalidez permanente total para todo trabajo bajo los siguientes criterios:

Indemnización para ambos supuestos de 5.000.000 de pesetas.

La prima de cobertura de estos riesgos corresponderá a la Compañía y a los interesados en la proporción del 60 por 100 y 40 por 100, respectivamente.

#### Artículo 8.

En materia de vestuario, se aplicará a los Oficiales Técnicos de a Bordo temporales la normativa establecida para los fijos de actividad continuada, con las adecuaciones que procedan por razón de la estacionalidad del período en que prestan servicios efectivos y teniendo en cuenta la utilización real de las prendas recibidas para sucesivas reposiciones.

#### Artículo 9.

En materia de billetes, los Oficiales Técnicos de a Bordo con contrato temporal se regirán por las mismas disposiciones que el personal fijo.

#### Disposición final.

En las materias no reguladas en las presentes normas, se estará a lo dispuesto en los contratos de trabajo y a las comunes de carácter imperativo de la legislación vigente aplicables a este tipo de trabajadores.