

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

4154 *RESOLUCION de 8 de febrero de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del VI Convenio Colectivo entre «Iberia LAE, Sociedad Anónima», y sus tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo.*

Visto el texto del VI Convenio Colectivo entre «Iberia LAE, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo (código de Convenio número 9002670), que fue suscrito con fecha 25 de octubre de 1993, de una parte, por los designados por la empresa en representación de la misma, y de otra, por el Sindicato Español de Oficiales Técnicos de Vuelo (SEOTU), en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 8 de febrero de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

VI CONVENIO COLECTIVO ENTRE IBERIA, L.A.E. Y SUS TRIPULANTES OFICIALES TECNICOS DE A BORDO

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ambito territorial.*

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

Artículo 2. *Ambito personal.*

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. *Ambito temporal.*

El presente Convenio entra en vigor el día 1 de enero de 1993. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 1994, 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 anterioridad 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 más favorable.*

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los 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 de este Convenio Colectivo entre Iberia y sus oficiales Técnicos de a Bordo, se les ofrecerán las siguientes alternativas:

- Pasar a realizar funciones en tierra dentro del área de operaciones, donde sus conocimientos fueran más útiles.
- 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 VI 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, L.A.E. 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.

CAPITULO 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 está reconocido o estipulado así en convenios, tratados, protocolos y otros pactos, que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que

hayan de prestarse estos servicios. No se exigirá este requisito para los aviones de las compañías del grupo «ATLAS».

c) En casos especiales, en los que, por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios, sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación de los 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, están al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO III

SECCIÓN 1.ª 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.ª: 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.

CAPITULO 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.

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 Pilotos, se estará, en lo que a límites de edad se refiere, a lo 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 siguiente a la recepción de la comunicación.

No obstante, cuando el ejercicio de la renuncia regulada en el párrafo anterior impida alcanzar el número de OTV 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 OTV de la flota inmediatamente inferior como sea necesario. En este caso los OTV 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 IA, IB y IC, en que se requiere una permanencia de tres, cinco y tres años, respectivamente, en el nivel anterior.

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

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

d) Promocionarán al nivel ID 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 IC.

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 aquella 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 de Vuelo, 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, asignándose el número de orden que les corresponda.

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

El nivel de retribución del oficial técnico de a bordo que cambie de grupo, será el que le correspondería por el tiempo de permanencia en el grupo anterior.

La empresa contribuirá a sufragar hasta tres becas anuales para aquellos oficiales técnicos de a bordo de la plantilla fija que pasen a cursar estudios de Pilotos en 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.

CAPITULO 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 alguna de las siguientes situaciones:

- En actividad.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida o no.
- Servicio militar.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.

Cese temporal en vuelo.
Excedencia forzosa.
Excedencia voluntaria.
Cese definitivo en vuelo por pérdida de licencia.
Cese definitivo en vuelo por pérdida de capacidad.
Escala o situación de reserva.
Excedencia especial.

Artículo 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, desempeñan en los servicios de la compañía las funciones propias de la especialidad para la que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente o aun simultáneamente con su actividad de vuelo, efectúen períodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo y los que se encuentran en comisiones de 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 B.U.P. o Formación Profesional, y en el caso de estudios medios o superiores en facultades o escuelas especiales o profesionales, 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.

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

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

La petición de licencia deberá presentarse 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 supeditada a que al OTB no le corresponda la realización de servicios por aplicación del párrafo 3.º 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 de la compañía lo requiriesen durante la vigencia del VI Convenio, 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, están 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.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN I.ª DEFINICIONES

Artículo 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 contratación.

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.

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. 100 por 100 de la carga de pago.
2. 85 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 15 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 vuela 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 10 horas 45 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 a la inmediata disposición de la compañía para emprender la actividad aérea que se le asigna, 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.

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 ocho y las diez horas y las veinte y las veintidós 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, con excepción de los recogidos en el apartado a) del artículo 91, que sí aparecerán programados. Todos los días del mes tendrán el tratamiento previsto en el artículo 114, excepto los referidos días sin servicio recogidos en el apartado a) del artículo 91. Lo dispuesto anteriormente dejará de aplicarse, por tanto se incluirán los días sin servicio en programación, al cumplirse seis meses desde que se denuncie este párrafo, denuncia que en ningún caso se efectuará antes del 31 de diciembre de 1994.

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, asimilarle a la situación de incidencias, en cuyo caso se regirá, 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 114, no siéndole de aplicación lo dispuesto en el párrafo 5 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.*

Aquél en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un oficial técnico de a bordo puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio 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 periodos de descanso establecidos en el artículo 93, así como los días libres definidos en el artículo 80.

Artículo 82. *Vacaciones.*

Periodo de treinta días seguidos o dos periodos de quince días que disfrutarán todos los oficiales técnicos de a bordo a lo largo del año en los periodos 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 periodos más breves. Dichos periodos 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 periodos 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 periodos 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 periodos 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.

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

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 55 horas de vuelo, compensándose con días sin servicio adicionales al mes por su defecto de horas programadas, en relación con el resto de los oficiales técnicos de a bordo de la misma flota y especialidad que no se hallen en iguales circunstancias.

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 OTV 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 periodo de un año, renovable por periodos 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, durante la vigencia del VI Convenio, por necesidades de programación, podrá suspenderse la opción que en el mismo se regula.

SECCIÓN 2.ª 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 están en la misma base.

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

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:

Despegue	Número de aterrizajes	Actividad aérea
07,01-15,00	1 ó 2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	11,30
	6	9,30
	15,01-18,00	1
2		13,00
3		12,30
4		12,00
5		10,30
6		8,30
18,01-23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	9,30
	6	7,30
23,01-06,00	1	11,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00
06,01-07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

Los límites de actividad aérea del aterrizaje número 6, de 9,30, 8,30 y 7,30, 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 configurarían 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 14 horas para la especialidad de oficiales técnicos de vuelo afectados. Los oficiales técnicos de a bordo deberán disponer de sitio adecuado para el descanso en vuelo.

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

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

En los referidos vuelos transatlánticos o de duración similar se programarán dos Oficiales técnicos de Vuelo cuando el servicio programado sea superior a ocho horas nocturnas. A tales efectos, cuando dentro del período de nocturnidad (de veintiuna a siete 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 OTV, estos desplazamientos se realizarán en el 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 Vuelo se reservará una plaza en primera clase, y si el tipo de avión no la ofertara se reservará en clase preferente.

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 deberá 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 y medios
Horas al mes	85	80
Horas al trimestre	240	222
Horas al año	850	761

Cuando se programen vuelos con dos Oficiales técnicos de Vuelo, los límites máximos aplicables para los tripulantes así programados serán:

	Vuelos largos
Horas al mes	88
Horas al trimestre	260
Horas al año	870

No obstante lo anterior, durante la vigencia del VI Convenio Colectivo los límites máximos de horas de vuelos cortos y medios aplicables serán:

Horas al mes: 82.
Horas al trimestre: 238.
Horas al año: 820.

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 laboral mensual a efectos de programación será de ciento sesenta y cinco horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada tripulante podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

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 Africa, 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 mediodía.
- e) Cuando un oficial técnico de a bordo esté 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 cuatro, 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.

Artículo 93. Periodos de descanso.

1. General:

a) Los periodos 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. Periodos 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. Periodos 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 Africa 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 empiece 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 restituído 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 de 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 de Programas con objeto

de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los oficiales técnicos de a bordo comunicar al Jefe de su flota 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 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.

Los servicios de incidencias del día 1 de enero serán realizados por los OTV 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 prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos, se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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

SECCIÓN 3.ª 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 de destacamento, residencia y destinos.

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

CAPITULO VII

Retribuciones

Artículo 99. Conceptos retributivos.

Los oficiales técnicos de abordaje 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. Dieta de destacamento.
 3. Indemnización por residencia o destino.
- d) Protección a la familia.

Artículo 100. *Sueldo base.*

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

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 12 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 1A, 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 número 7.

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

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 ciento cincuenta horas.

Segundo bloque: De ciento cincuenta y una horas en adelante.

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

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 cual sea la duración real del descanso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los tres conceptos siguientes: horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de

baremo), horas de vuelo de situación (50 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 tuvieron 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 1B.

Artículo 109. *Prima de productividad.*

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

Artículo 110. *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 resulta 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 125, y con cargo a la misma.

Artículo 111. *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 112. *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 resultan de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el anexo 3, III.

Artículo 113. *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 114. *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), C) y D) 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 alicuota que corresponda y seis horas de actividad laboral por día.

Artículo 115. *Licencia retribuida.*

El oficial técnico de a bordo en situación de licencia retribuida percibirá la prima por razón de viaje garantizada o la parte alicuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Artículo 116. *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 veladas 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 117. *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 118. *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 119. *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 120. *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 121. *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 122. *Actualización de dietas.*

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día uno 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 1 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 123. *Dietas e indemnizaciones en vigor.*

Las dietas de destacamento e indemnizaciones de residencia y destino en vigor durante 1993 son las que figuran en el anexo 3.

Artículo 124. 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 efectos 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 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.

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.

Artículo 125. 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 126. 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 127. 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 128. Dietas por desplazamiento en vigor.

Las cuantías a aplicar durante 1993 serán:

	Dieta nacional	Dietas extranjeras
Oficiales técnicos de a bordo	6.301 ptas.	\$93.98 USD

Artículo 129. 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 130.

Ante la situación actual de la compañía Iberia, «LAE, Sociedad Anónima» y la grave coyuntura económica por la que atraviesan, ambas partes acuerdan no realizar ningún incremento salarial durante el año 1993.

No obstante, lo anterior, si con algún otro colectivo de Iberia, «LAE, Sociedad Anónima» se acordase un incremento salarial para 1993 entre el cero por ciento y el IPC real en sus respectivos Convenio Colectivos, este incremento se aplicará a los OTB desde la misma fecha.

Con efectos de 1 de enero del año 1994, se procederá a un incremento salarial del IPC real de cada año.

A efectos de su aplicación, se tomará el IPC estimado por el Ministerio de Economía y Hacienda para ese año.

Una vez conocido el IPC real correspondiente al año 1994, se procederá a la regularización que corresponda.

CAPITULO VIII**Atenciones sociales****Artículo 131.**

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 132.

Las aportaciones del grupo de oficiales técnicos de a bordo serán de 182 pesetas por oficial técnico de a bordo y mes.

La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los oficiales técnicos de a bordo.

Asimismo, se establece una cotización por los oficiales técnicos de a bordo a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía Iberia de 182 pesetas por oficial técnico de a bordo y mes.

Artículo 133.

La gestión de las obras sociales se hará por la representación de los oficiales técnicos de a bordo.

CAPITULO IX**Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo****Artículo 134.**

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 rige por el Reglamento aprobado el 28 de noviembre de 1989.

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 4,7 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados.

2. La prima del Concierto Colectivo de Vida de los oficiales técnicos de a bordo de la compañía será abonada en un 60 por 100 con cargo a Iberia y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.

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

Artículo 135.

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 136. *Enfermedad fuera de base.*

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

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

La compañía facilitará a los oficiales técnicos una relación actualizada de los médicos asesores y centros médicos contratados, con domicilios y número de teléfono.

Artículo 137. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*

La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los oficiales técnicos de a bordo será la establecida en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil u órgano competente para ello.

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

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

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

Para aquellos 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.

CAPITULO X

Transportes

Artículo 138. *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 139. *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 21.848 pesetas al mes. Indemnización que será actualizada con efectos de 1 de enero de cada año según IPC.

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

Su opción quedará sujeta a los siguientes requisitos:

1. En los supuestos de destacamento, residencia y destino, el oficial técnico de a bordo podrá decidir entre ser transportado por medios de la Empresa o renunciar a la recogida.

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

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

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

5. En cualquier caso, la renuncia a la recogida surtirá efectos económicos desde el día 1 del mes siguiente al de la fecha en que se ejercite.

6. La dirección de operaciones notificará a las delegaciones afectadas la correspondiente información sobre los oficiales técnicos que deban ser transportados por medios de la empresa y la de aquellos que, por haber renunciado a los mismos, hayan de desplazarse con medios propios.

La empresa se compromete a mantener el aparcamiento actual de oficiales técnicos de a bordo con vigilante.

Artículo 140. *Accidentes «in itinere».*

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

Itinerarios normales.

En tiempo razonable.

Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso desde el mismo a su domicilio o lugar en que se aloje.

CAPITULO XI

Billetes gratuitos o con descuento

Artículo 141. *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 que ingresen en Iberia, en la red nacional o europea y al cumplir tres años de su ingreso en la compañía, en la totalidad de la red.

La compañía facilitará a los oficiales técnicos de a bordo en los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carné de tripulante.

2. 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 142. *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 veintitrés 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 143. *Normas comunes.*

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

	Clases		
	Turista — Pesetas	Preferente — Pesetas	Primera — Pesetas
Red nacional, excepto Península/Canarias y V. V.	150	165	180
Península/Canarias y V. V.	300	330	360
España/Europa y V. V.	600	660	720
España/Africa del 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 141 y el artículo 145.

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 si 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 146.

7. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 142 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 asistidos 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 aceptarían reservas de billetes tarifa gratuita.

Artículo 144. *Equipajes.*

Los oficiales técnicos de a bordo y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 30 kilos de franquicia de equipaje por persona.

Artículo 145. *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 142 y una empleada de hogar incluida en el Régimen Especial de Trabajadores al Servicio del Hogar Familiar de la Seguridad Social.

Artículo 146. *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 correspondieran 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 continúen y figuren como pensionistas del Montepío les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra.

Disposición transitoria primera.

Durante los años 1993 y 1994 la Compañía podrá utilizar en programación un día sin servicio en las flotas de corto y medio recorrido y dos en las de largo recorrido al año por cada oficial técnico de a bordo, con el límite máximo de un día al mes, sin abono adicional por este concepto. La ampliación de este número de días estará sujeta a los acuerdos que se establezcan en la Mesa de Productividad que se cita en la disposición transitoria tercera de este Convenio.

Disposición transitoria segunda.

Se mantiene durante el VI Convenio el Fondo para la Consecución de Objetivos de Puntualidad del año 1987 con el mismo importe total, distribuyéndose de acuerdo con los criterios establecidos en el documento donde se creaba tal Fondo.

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 33.291 pesetas para cada uno de los trabajadores afectados por este Convenio.

Disposición transitoria tercera.

A partir de la fecha de la firma del presente Convenio, ambas partes se comprometen a constituir una Mesa de Productividad que estudiará la situación de la competencia, en relación a la composición de tripulaciones en vuelos trasatlánticos, así como el régimen de descansos, con la finalidad de llegar a acuerdos para homologarnos con la competencia.

Asimismo, si una vez aplicados todos los acuerdos recogidos en este Convenio, no fuera posible la realización del programa comercial que por la compañía se establezca, ambas partes, en el seno de esta Mesa, acordarán, en el plazo máximo de cinco días a partir de la fecha de la convocatoria de la primera reunión, la implantación de las medidas adicionales necesarias para su realización, consistentes en la ampliación de los acuerdos recogidos en este Convenio.

Transcurrido el plazo antedicho, y una vez contemplada la ampliación de los acuerdos de este Convenio a que se refiere el párrafo anterior, si no fueran suficientes para poder ejecutar el programa comercial, no se programará un segundo oficial técnico de vuelo en los vuelos MAD—SDQ—MAD que fueran necesarios, independientemente de las horas nocturnas que comprendan. La compañía informará a la Mesa de Productividad de los motivos que originan este hecho, así como el número de vuelos afectados, fijándose en el seno de esta Mesa el orden de prioridad en el plazo máximo de dos días. En el caso de que no se alcanzara ningún acuerdo en el plazo antedicho, la compañía decidirá el citado orden de prioridad.

No obstante lo anterior, si no fuesen suficientes las medidas citadas en el segundo y tercer párrafo de esta disposición transitoria y para la realización del programa comercial hubiera que hacer extensiva la medida contemplada en el párrafo anterior a las líneas establecidas en el punto 3 de la disposición adicional y, en su caso, si ello fuera preciso las programadas por aplicación de los criterios recogidos en el artículo 86, f), se decidieran de mutuo acuerdo en el seno de la Mesa de Productividad las líneas a desprogramar, así como el orden de prioridad de las mismas. Ambas partes se comprometen a alcanzar un acuerdo sobre este asunto en el plazo no superior a quince días a contar desde la primera reunión que se convoque para acordar las medidas necesarias para la realización del programa comercial.

Esta Mesa estará constituida por tres representantes de la dirección y tres representantes del SEOTV.

Las partes firmantes del presente Convenio se comprometen a que los acuerdos que se alcancen en el seno de esta Mesa se incorporarán al Convenio Colectivo, sin que ello suponga una renegociación del mismo.

Disposición transitoria cuarta.

Como contraprestación a las cesiones señaladas en el VI Convenio Colectivo que permiten un aumento importante de la productividad de los oficiales técnicos de a bordo, se destinará en cada uno de los años de vigencia del VI Convenio Colectivo una cantidad equivalente al 1,5 por 100 de la masa salarial de oficiales técnicos de a bordo del año inmediatamente anterior a aquel en que se efectúe el pago, distribuida mensualmente y a lo largo del año en concepto de Prima de Productividad y que se abonará en el mes de octubre de cada año.

Disposición adicional.

Teniendo en cuenta que las cesiones que los OTV efectuaron en el VI 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 VI 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 vuelo, con exclusión de aquéllos que desempeñen funciones de instructores e inspectores.

Los OTV 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 toques.

Cuando la producción prevista para cada OTV 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 OTV.

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 OTV.

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

Las condiciones acordadas en el presente Convenio serán totalmente aplicables en las materias que en el mismo se regulan, quedando, por tanto, sin efecto cualesquiera normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan expresamente a ellas.

Nota número uno.

La compañía garantiza que la proporcionalidad retributiva, referente a sueldo base y prima por razón de viaje garantizada existente entre ofi-

ciales 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 dos.

Las primas de responsabilidad de oficiales técnicos de a bordo se modificarán como mínimo en el incremento que experimenten el sueldo base y prima por razón de viaje 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

Niveles	ID	IC	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo base	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856	129.856
Pro. razón viaje garantizado (setenta horas)	469.696	440.409	413.488	340.913	312.994	283.595	253.827	223.685	193.178	162.904	131.054
Precio horas atípicas	6.180	5.795	5.441	4.486	4.118	3.732	3.340	2.943	2.542	2.136	1.724
Precio hora vuelo adicional desde setenta y una (inclusive) en adelante	7.298	6.844	6.427	5.298	4.864	4.406	3.943	3.475	3.003	2.520	2.037
Precio horas hasta ciento cincuenta horas activas laborales (primer bloque)	2.548	2.389	2.242	1.849	1.700	1.541	1.376	1.212	1.048	880	712
Precio horas desde ciento cincuenta y una horas activas laborales en adelante (segundo bloque)	4.606	4.319	4.055	3.345	3.066	2.782	2.493	2.193	1.896	1.589	1.289

Efectividad: 1 de enero de 1993.

ANEXO 1.B

Gratificación complementaria

Nivel	Gratificación complementaria
ID	153.073
IC	143.527
IB	134.578
IA	124.497
1	114.306
2	103.568
3	92.697
4	81.690
5	62.801
6	55.336
7	47.393

Efectividad: 1 de enero de 1993.

ANEXO 1.C

Prima de productividad

Efectividad: 1 de enero de 1993: 63.744 pesetas.

ANEXO 1.D

Prima de responsabilidad

1. Todos los oficiales técnicos de a bordo percibirán, en catorce pagas, independientemente de la flota en que presten sus servicios, en concepto de prima de responsabilidad la cantidad de 52.932 pesetas.

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 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, etcétera) 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 catorce 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 catorce mensualidades, una cantidad consistente en el 100 por 100 de la pensión que le hubiera correspondido recibir de la Seguridad Social si en ese momento tuviera ya cumplidos los sesenta y cinco años.

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

Durante este tiempo, el oficial técnico de a bordo podrá suscribir un convenio especial con la Seguridad Social, cuya cotización será reintegrada mensualmente por la compañía en la cuantía vigente en cada momento.

C) *Progresión 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 transitoria primera.

Las situaciones de reserva y excedencia especial entraron en vigor el 29 de noviembre de 1989, en los mismos términos y con las mismas condiciones establecidas en el anexo 2 del presente VI Convenio Colectivo entre la empresa y sus Tripulantes Oficiales Técnicos de a Bordo.

Hasta ese momento, el cese voluntario o forzoso en los servicios de vuelo por razón de edad se rigió por la normativa contenida en el Acuerdo de Oficiales Técnicos de a Bordo vigente en los años 1980 y 1981.

Cláusula transitoria segunda.

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

Cláusula transitoria tercera.

Para los oficiales técnicos de a bordo acogidos a la normativa contenida en el Acuerdo de Oficiales Técnicos de a Bordo vigente en los años 1980 y 1981, y que no hayan optado por pasar a la situación de reserva, la compañía proseguirá sus gestiones ante los organismos oficiales competentes para tratar de conseguir la cobertura oficial de la actual carencia de asistencia sanitaria, entre el momento de su cese en vuelo por razón de edad y su jubilación por la Seguridad Social.

La compañía acepta negociar la solución definitiva de la problemática de los oficiales técnicos de a bordo desde el momento de su jubilación en la empresa hasta su jubilación por la Seguridad Social.

En tanto persista la situación de falta de cobertura por la Seguridad Social, a los oficiales técnicos de a bordo entre sesenta y sesenta y cinco años, la compañía se hará cargo de todos los gastos de asistencia sanitaria que prestaría la Seguridad Social a dichos oficiales técnicos de a bordo y sus beneficiarios.

ANEXO 3.I**Diets por destacamentos****Tripulantes oficiales técnicos de a bordo**

	Conceptos dietas por destacamentos
Nacionales	4.624
Extranjeras:	
A. Básico	\$67.28
B. 125 por 100	\$84.10

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

C. 112 por 100: \$75.35.

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: \$63.92.

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

E. 80 por 100: \$53.82.

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**

Nacionales: 3.427.

Extranjeras:

A. Básico: \$57.19.

B. 125 por 100: \$71.49.

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

C. 112 por 100: \$64.05.

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: \$54.33.

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

E. 80 por 100: \$45.75.

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**

Nacionales: 2.419.

Extranjeras:

A. Básico: \$40.38.

B. 125 por 100: \$50.48.

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

C. 112 por 100: \$45.23.

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: \$38.36.

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

E. 80 por 100: \$32.30.

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 regirá por el reglamento de uniformidad vigente en cada momento.

Los tripulantes recibirán las prendas o bien, en sustitución, las telas para la confección de las mismas expresadas a continuación:

Uniforme de invierno: Un año.

Uniforme de verano: Una temporada.

Gabardina: Tres años.

Cuatro camisas blancas: Un año.

Dos pares de zapatos: Un año.

Seis pares de calcetines: Un año.

Dos corbatas: Un año.

Una gorra: Un año.

Un cinturón: Dos años.

Una maleta: Cinco años.

Una cartera: Tres años.

Un maletín de mano: Tres años.

Una cazadora: Dos años.

La confección podrá hacerse por los sastres designados por la compañía o por lo que el oficial técnico de a bordo elija, en cuyo caso, la compañía, facilitará a los oficiales técnicos de a bordo los vales por el precio total de la confección, fijado por los sastres designados por la compañía.

Conjuntamente por la empresa y la representación de los oficiales técnicos de a bordo, se considerará la problemática general del vestuario de este grupo.

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.

3. Son vacaciones voluntarias aquéllas que se disfrutan en los períodos solicitados por el oficial técnico de a bordo.

Son vacaciones forzosas aquéllas 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 OTV 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 están 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 mismos 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, 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:

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

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de 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 expuestas 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 tuvieran 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, 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, durante la vigencia del VI Convenio Colectivo, la empresa 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 corresponda.

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 reincorporan varios oficiales técnicos en el mismo día conservarán el mismo orden relativo que tenían anteriormente, con independencia del tiempo que cada uno haya estado desplazado.

Si alguien se reincorporara el mismo día que un oficial técnico de a bordo hace su primer vuelo solo en la compañía, será colocado por delante de éste en la lista de destacamentos y residencias.

Los desplazamientos forzosos serán cuñertos 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.

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 registrarse 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 entendiese 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 Complemen-

taria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los servicios médicos de la compañía estimen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados A) y B) puntos 2 del anexo 2 del Convenio, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

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

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

Cualquier disposición complementaria en orden al control que se pueda dictar se someterá previamente a la representación de los 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 113 del vigente Convenio.

Si, como consecuencia de las gestiones que efectúe el servicio médico de la compañía, se demostrase que el dictamen del facultativo de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social careciese de justificación real, tendrá derecho la compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionadamente recibir la asistencia en centros sanitarios o por médicos distintos a aquéllos asignados por facultativos de Iberia, o sus colaboradores, la empresa abonará exclusivamente el importe tanto al centro asistencial como al facultativo, valorado por el servicio médico de la compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

d) La compañía estudiará la posibilidad de que las personas en situación de baja por enfermedad o accidente perciban el conjunto de sus emolumentos a través de la empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a registrarse 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 de treinta y un días de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca, y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un tribunal médico presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en medicina aeronáutica, si es posible, y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el 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.

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 aquéllos cuya fecha de finalización sea posterior a la 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.

Salvo en aquellas disposiciones en las que expresamente se determine que afectan a la plantilla fija, el resto de las disposiciones del Convenio en que aparezca el término «plantilla» se aplicarán tanto al personal fijo como a los trabajadores con contrato temporal.

i) Los documentos que deben aportar los peticionarios se encuentran especificados en el apartado 4.º de las bases que se indican en el apartado a).

j) Las resoluciones que se dicten pondrán fin a la vía administrativa.

k) Los criterios de valoración se encuentran indicados en el apartado 7.º de la mencionada Orden.

l) Las notificaciones se llevarán a cabo personalmente a través de los servicios de correo o mediante fax, según se indica en el modelo de instancia.

Madrid, 17 de febrero de 1994.—El Director general, Alberto Carbajo Josa.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

4155 *RESOLUCION de 17 de febrero de 1994, de la Dirección General de Minas y de la Construcción, por la que se efectúa convocatoria pública para la concesión de ayudas a la exploración, investigación y desarrollo tecnológico y actividades mineras no energéticas.*

La Orden de 8 de julio de 1993 establece las bases que regulan la concesión de ayudas a la exploración, investigación y desarrollo tecnológico y actividades mineras no energéticas («Boletín Oficial del Estado» número 186, de 5 de agosto).

Por otra parte, el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» número 312, del 30), aprueba el Reglamento del procedimiento para la concesión de subvenciones públicas al que han de ajustarse las convocatorias que se realicen con posterioridad a la entrada en vigor de dicho Real Decreto.

De acuerdo con lo establecido en el apartado 3.º de la mencionada Orden, y en el artículo 4.º, 3 del Real Decreto anteriormente mencionado, esta Dirección General ha resuelto efectuar convocatoria pública para la concesión de ayudas a la exploración, investigación y desarrollo tecnológico y actividades mineras no energéticas, a cuyos efectos se indican a continuación los extremos que reglamentariamente deben formar parte de dicha convocatoria:

a) Las bases reguladoras se encuentran contenidas en la Orden de 8 de julio de 1993 («Boletín Oficial del Estado» número 186, de 5 de agosto).

b) Los créditos presupuestarios al que imputar las subvenciones son los siguientes:

20.03.542E.745.

20.03.542E.773.

20.06.741F.742.

20.06.741F.777.

c) El objeto, condiciones y finalidad de la subvención se encuentra especificado en el texto de la Orden citada.

d) La concesión se efectúa mediante un régimen de no concurrencia competitiva.

e) Los requisitos para solicitar la subvención se especifican en los apartados 1.º y 4.º de la mencionada Orden.

f) La competencia para la instrucción del procedimiento corresponde a la Dirección General de Minas y de la Construcción, y para la resolución que corresponda al Ministro de Industria y Energía y se realizará, por delegación del mismo, por el Secretario general de la Energía y Recursos Minerales cuando el importe sea superior a 50.000.000 de pesetas, y por el Director general de Minas y de la Construcción si dicho importe es inferior o igual a 50.000.000 de pesetas.

g) El plazo de presentación de solicitudes será de tres meses a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

h) El plazo para la resolución será de doce meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud.

4156 *RESOLUCION de 17 de febrero de 1994, de la Dirección General de Minas y de la Construcción, por la que se efectúa convocatoria pública para la concesión de ayudas en aplicación de las nuevas líneas de actuación en la actividad minera energética.*

La Orden de 8 de julio de 1993 establece las bases que regulan la concesión de ayudas a la inversión en aplicación de las nuevas líneas de actuación en la actividad minera energética («Boletín Oficial del Estado» número 186, de 5 de agosto).

Por otra parte, el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» número 312, del 30), aprueba el Reglamento del procedimiento para la concesión de subvenciones públicas al que han de ajustarse las convocatorias que se realicen con posterioridad a la entrada en vigor de dicho Real Decreto.

De acuerdo con lo establecido en el apartado 3.º de la mencionada Orden y en el artículo 4.º, 3 del Real Decreto anteriormente mencionado, esta Dirección General ha resuelto efectuar convocatoria pública para la concesión de ayudas en aplicación de las nuevas líneas de actuación en la actividad minera energética, a cuyos efectos se indican a continuación los extremos que reglamentariamente deben formar parte de dicha convocatoria:

a) Las bases reguladoras se encuentran contenidas en la Orden de 8 de julio de 1993 («Boletín Oficial del Estado» núm. 186, de 5 de agosto).

b) Los créditos presupuestarios al que imputar las subvenciones son los siguientes:

20.03.542E.745.

20.03.542E.773.

20.06.741F.742.

20.06.741F.777.

c) El objeto, condiciones y finalidad de la subvención se encuentra especificado en el texto de la Orden citada.

d) La concesión se efectúa mediante un régimen de no concurrencia competitiva.

e) Los requisitos para solicitar la subvención se especifican en los apartados primero y cuarto de la mencionada Orden.

f) La competencia para la instrucción del procedimiento corresponde a la Dirección General de Minas y de la Construcción y para la resolución que corresponda al Ministro de Industria y Energía y se realizará, por delegación del mismo, por el Secretario general de la Energía y Recursos Minerales cuando el importe sea superior a 50.000.000 de pesetas y por el Director general de Minas y de la Construcción si dicho importe es inferior o igual a 50.000.000 de pesetas.

g) El plazo de presentación de solicitudes será de tres meses a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

h) El plazo para la resolución será de doce meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud.

i) Los documentos que deben aportar los peticionarios se encuentran especificados en el apartado 4.º de las bases que se indican en el apartado a).

j) Las resoluciones que se dicten pondrán fin a la vía administrativa.

k) Los criterios de valoración se encuentran indicados en el apartado 7.º de la mencionada Orden.

l) Las notificaciones se llevarán a cabo personalmente a través de los servicios de correo o mediante fax según se indica en el modelo de instancia.

Madrid, 17 de febrero de 1994.—El Director general, Alberto Carbajo Josa.