

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**1524** *RESOLUCION de 18 de diciembre de 1986, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus tripulantes de cabina de pasajeros.*

Visto el texto del Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus tripulantes de cabina de pasajeros, que fue suscrito con fecha 12 de agosto de 1986, de una parte, por representantes del Comité de Empresa del colectivo laboral afectado, en representación de los trabajadores, y, de otra, por la Dirección de «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», en representación de la misma; y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 18 de diciembre de 1986.—El Director general, Carlos Navarro López.

### CONVENIO COLECTIVO ENTRE «IBERIA, LINEAS AREAS DE ESPAÑA, S. A., Y SUS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

#### PRIMERA PARTE

#### Regulación de las condiciones de los trabajadores fijos de actividad continuada

#### CAPITULO PRIMERO

#### Disposiciones generales

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

Art. 2.º *Ámbito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla de «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», encuadrados en el grupo de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP), en las situaciones contempladas en el mismo, estructurándose en tres partes, que regularán, respectivamente, las condiciones de los trabajadores fijos de actividad continuada, la primera parte; la de los fijos discontinuos, la segunda parte, y las de los trabajadores con contrato temporal, la tercera parte. Los capítulos I y II de este Convenio serán comunes para los tres grupos de trabajadores indicados.

Los TCP's que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio activo de vuelo se registrarán por lo expresamente regulado en el anexo 2, según las circunstancias específicas que en cada caso correspondan.

El personal encuadrado en otros grupos laborales, si eventualmente presta servicios en vuelo, se registrará durante ese periodo por lo estipulado en este Convenio Colectivo, según su modalidad de contratación.

Si durante la vigencia del presente Convenio, cualquiera de los grupos laborales que integran el personal de vuelo alcanzase un nuevo Convenio Colectivo o pacto de análoga naturaleza que en su conjunto y en cómputo global resultase más beneficioso que el presente IX Convenio, se convendrá la aplicación del mismo a todos los TCP's.

Art. 3.º *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entra en vigor el día 1 de enero de 1986. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 1987, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

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

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuanto mejor se establezcan producirán la compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pactado, hubiese ya otorgado la Compañía. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

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

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

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

Art. 6.º *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Art. 7.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que 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

Art. 8.º *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—Los tripulantes de cabina de pasajeros, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confie y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 9.º *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes de cabina de pasajeros se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

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

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

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

Art. 10. *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad, retribuida o no retribuida, que signifique competencia de transporte aéreo a la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente:

#### Art. 11. *Banalización tripulantes de cabina de pasajeros:*

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

b) La banalización a que se refiere el apartado anterior sólo será aplicable a servicios de vuelo de Compañías nacionales, con tripulantes técnicos y aeronaves sometidas a pabellón español y en relación con las extranjeras, si así estuviera estipulado con Convenios, Tratados o Protocolos y otros pactos suscritos con el país de que se trate por el Estado español. No se exigirá este requisito para

los aviones de las Compañías del grupo «Atlas», siempre y cuando las condiciones de régimen de trabajo y descanso, así como las económicas, se armonicen en su conjunto en relación con las que rigieran en dichas Compañías.

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., se pactarán las condiciones en que hayan de realizarse estos vuelos por la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Art. 12. *Legislación vigente y reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de «Iberia» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los manuales de operaciones. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros reglamentos de trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o por sus representantes, dentro del ámbito de su competencia.

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

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los tripulantes el acceso a los manuales vigentes de operaciones, y de operaciones auxiliar, así como las revisiones correspondientes a los mismos y de que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

### CAPITULO III

#### Definiciones

Art. 13. En tanto no exista una nueva normativa, y a fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de «Iberia», se desarrollan en este capítulo las definiciones de los tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando existan contradicciones, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 14. *Tripulante.*—Persona a quien la Dirección de «Iberia» puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 15. *Tripulante de cabina de pasajeros.*—Tripulante en posesión de licencia y de calificaciones que permitan asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Los TCP's encuadrados en este grupo tienen como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberán realizar asimismo los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que estén directa o indirectamente relacionados con su función específica a bordo.

Art. 16. *Sobrecargo.*—Es el miembro de la tripulación de cabina de pasajeros designado libremente por la Empresa, que, bajo la autoridad del Comandante o tripulante técnico que le suceda en el mando, tiene la misión de coordinar y supervisar los trabajos asignados a cada miembro de la tripulación a su cargo.

Art. 17. *Auxiliar principal.*—Es el miembro de la tripulación de cabina de pasajeros designado libremente por la Empresa que, bajo la supervisión y dependencia directa del Sobrecargo, además de realizar las funciones propias del TCP, coordina y supervisa las de la tripulación de cabina de pasajeros en la zona del avión que se le asigne. Todo ello referido exclusivamente a la flota B-747, sin perjuicio de que la Compañía pueda en el futuro implantarlo en otras flotas.

Art. 18. Se establece la siguiente clasificación por niveles, a efectos solamente económicos-administrativos y enunciativos:

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

Art. 19. *Ordenación del personal.*—Los TCP's están integrados en una sola relación ordenada o escalafón.

El orden de inclusión en la mencionada relación vendrá dado por la antigüedad en vuelo y teniéndose en cuenta las especificaciones del capítulo IV del Convenio; en ella constarán, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad en vuelo, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado, la antigüedad en la función y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

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

Art. 20. *Antigüedad en vuelo de tripulantes de cabina de pasajeros.*—Para los TCP's ingresados hasta enero de 1964 se considerará antigüedad en vuelo la fecha en que, con contrato en vigor en «Iberia», realizó el primer vuelo en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sea en vuelos regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

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

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

Para los TCP's ingresados a partir de enero de 1964, la antigüedad en vuelo vendrá definida por la fecha de ingreso en el grupo y, en caso de coincidencia, por el orden de calificación establecido por la Compañía de acuerdo con sus normas de ingreso.

Se considerará antigüedad en la función del Sobrecargo o Auxiliar principal la fecha en la que el tripulante de cabina de pasajeros con contrato en vigor en «Iberia» realizó el primer vuelo como Sobrecargo o Auxiliar principal en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sea en vuelo regular o no regular, de pasajeros, carga o correo. A tales efectos, dentro de un mismo curso, y a su finalización, se programarán estos servicios por orden de mayor a menor antigüedad en vuelo como TCP, y en el supuesto de coincidencia de programación en la función de Sobrecargo, el orden en la escalilla correspondiente lo determinará igualmente la mayor antigüedad en vuelo como TCP.

Si por causas ajenas al tripulante éste no pudiera cumplir el primer servicio programado como Sobrecargo, se tomará como fecha de su antigüedad en esta función la fijada en dicha programación.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se regirán por lo dispuesto en el artículo 39.

Art. 21. *Antigüedad administrativa.*—El tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía «Iberia». A estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía «Iberia». En cambio, no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

Art. 22. *Nivel.*—Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un tripulante puede alcanzar, de acuerdo con las normas de promoción, y que regula sus emolumentos, con independencia de su puesto de trabajo.

### CAPITULO IV

#### Ingreso, promoción y progresión

Art. 23. *Admisión.*—Cualquier ingreso de TCP en la Compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último TCP del último nivel.

La admisión de TCP's se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en el artículo 24.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de TCP's, 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 TCP's en la Compañía «Iberia».

Art. 24. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los aspirantes para ingresar en la Compañía serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas médicas y de aptitud correspondientes.

Con objeto de agilizar los trámites administrativos de incorporación de los nuevos trabajadores, y con independencia de los procedimientos internos de la Compañía, se podrá acudir en caso necesario al INEM.

Art. 25. *Promoción.*—La promoción de los TCP's podrá darse por el cambio de funciones.

Art. 26. *Progresión.*—Se entiende por progresión el pase de un avión a otro.

Para tener opción a la misma el TCP que reúna las condiciones exigidas deberá superar las pruebas establecidas por la Dirección,

siendo convocado para realizar las mismas con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en los artículos 19 y 20.

En el caso de los Sobrecargos, el orden para tener acceso a las pruebas para la progresión vendrá dado por la antigüedad en la función.

La representación sindical tendrá a su disposición la relación nominal de los tripulantes convocados para las pruebas de progresión con una antelación de treinta días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

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

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

Igualmente, si durante un destacamento, residencia o destino voluntario, se produjera regresión por necesidades del servicio, el tripulante en cualquiera de estas situaciones no se verá afectado por dicha regresión, ocupando su turno el inmediato anterior de su flota. Si se trata de un destacamento voluntario, una vez incorporado el destacado a su flota en la base principal, permutarán entre ellos. Dicha permuta se realizará a partir del día 1 del mes siguiente siempre que exista un plazo mínimo de siete días entre ambas fechas. Si se trata de residencia o destino voluntario, a su incorporación a su flota de origen en la base principal, se le alicarán desde ese momento las condiciones generales de progresión.

Art. 27. *Regresión voluntaria.*—La concesión de las regresiones voluntarias estará sujeta a las necesidades operativas de la Compañía.

La opción se ejercerá de conformidad con las siguientes condiciones:

1. El tripulante podrá solicitar anualmente, y antes del 31 de julio, la regresión voluntaria a una flota determinada.
2. El 1 de noviembre de cada año la Compañía concederá las regresiones voluntarias solicitadas, siempre que lo permitan las necesidades operativas.
3. La notificación al tripulante de la concesión de la regresión voluntaria se realizará antes del 30 de septiembre de cada año.
4. En caso de concesión de la regresión, el tiempo mínimo de permanencia en la nueva flota será de dos años, no viéndose afectado, durante ese tiempo, por motivos de progresión o regresión de flota.
5. Una vez transcurridos los dos años, el tripulante se incorporará a la flota que le corresponda por su antigüedad en vuelo.
6. A efectos de cómputo de situaciones de destacamento, residencia y destino, voluntarios y forzosos, arrastrará a la nueva flota tanto el número de veces como el de puntos que tenga acumulados, salvo que en esta nueva flota existiese algún tripulante con mayor número de puntos, en cuyo caso la puntuación que se le asignaría sería la máxima existente.
7. Para la asignación de vacaciones, arrastrará también el número de puntos al efecto.

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

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

Art. 28. *Renuncia a la progresión.*—Si un tripulante renuncia voluntariamente a progresar, permanecerá en el tipo de avión en que estaba hasta que exista vacante nuevamente. No obstante, no se le hará la siguiente oferta de progresión antes del 31 de diciembre del año en que se hubiera producido la renuncia.

Art. 29. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

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

A los tripulantes ingresados en la Compañía hasta el 1 de agosto de 1971, se les reconocerán los niveles desde la fecha en que fueron alcanzados y pasarán de nivel por el transcurso de dos años, excepto para los niveles 1A, 1B y 1C, que serán de cuatro, seis y cinco años respectivamente.

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

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

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

A los efectos del punto a) de este artículo, las licencias no retribuidas a que se refiere el apartado B) del artículo 38 se computarán como tiempo efectivo de permanencia en el nivel.

Art. 30. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando a un tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo anterior le quede diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferido su cambio de nivel hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para el cambio de nivel normal o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

La Compañía dará al tripulante todas las facilidades para la superación de los cursos y pruebas de aptitud.

Art. 31. *Opción de tripulantes de cabina de pasajeros a cambio de grupo.*—El TCP que reúna los requisitos necesarios tendrá opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción, reuniendo los requisitos, se basará en la antigüedad en vuelo, aun cuando el llamamiento para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía de acuerdo con las necesidades del servicio.

Todo tripulante que cambie de grupo será considerado como de nuevo ingreso en el mismo a todos los efectos, con excepción de lo dispuesto en el artículo 21 sobre antigüedad administrativa. En el supuesto de no superar el período de prueba volvería a su situación como tripulante de cabina de pasajeros.

Art. 32. *Cambio de funciones.*—La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen, para la asignación de la función de Sobrecargo, se realizará por riguroso orden de antigüedad de servicios efectivos en vuelo en la categoría de TCP.

El paso de un TCP a ejercer la función de Sobrecargo se producirá por designación de la Compañía, entre todos los que reúnan los requisitos determinados por aquella, por haber superado los cursos, pruebas y evaluaciones correspondientes. Se respetará la antigüedad de los servicios efectivos en vuelo de los TCP's en la Compañía «Iberia»; entre todos aquellos que hubieran superado las pruebas.

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

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

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

## CAPITULO V

### Situaciones

Art. 33. *Tripulantes contratados a plazo fijo.*—La Compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo sometidos a la legislación vigente.

Art. 34. *Tripulantes en periodo de prueba.*—Todos los aspirantes que ingresen como tripulantes de cabina de pasajeros en la Compañía con contrato indefinido, permanecerán en situación de prueba por el período máximo que para estos tripulantes se establezca por norma legal en cada momento.

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

Los tripulantes de nuevo ingreso en esta situación recibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral. Superado satisfactoriamente el período de prueba pasarán a plantilla y se les considerará, a todos los efectos, el tiempo trabajado.

Art. 35. *Tripulantes de cabina de pasajeros en plantilla.*—Los tripulantes de cabina de pasajeros de la Compañía, 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.

Art. 36. *Tripulantes en situación de actividad.*—Se encontrarán en situación de actividad los tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones, propias del grupo, para las que han sido contratados.

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

Art. 37. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio, el desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

Art. 38. *Tripulantes con licencia.*

A) *Licencia retribuida:* La Dirección concederá licencia retribuida a los tripulantes que la soliciten, siempre que medien las causas siguientes, y por el tiempo que se señala:

1. Dos días laborables:

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

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

b) Nacimiento hijo: El tiempo señalado podrá ampliarse hasta tres días naturales más, cuando el nacimiento se produjera en lugar distinto del que reside habitualmente el trabajador.

2. Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

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

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

5. Un día natural por traslado de domicilio.

B) *Licencia no retribuida:* Anualmente, y a excepción de lo dispuesto en el punto 9, apartado A) del anexo número 5, los tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables ininterrumpidamente o no, por asuntos particulares.

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

La petición de licencia deberá presentarse con una antelación máxima de tres meses y mínima de treinta días, antes del comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio. La renuncia a la licencia autorizada se podrá hacer como máximo hasta quince días antes de la fecha de su disfrute. En cualquier caso la renuncia es de libre aceptación por la Compañía.

Igualmente los tripulantes 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.

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

Art. 39. *Excedencia voluntaria.*—Los tripulantes, con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la Compañía, podrán pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

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

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

Todo tripulante en situación de excedencia deberá solicitar su reintegro antes de la caducidad de la misma.

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

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

Una vez en situación de alta administrativa, y antes de su reincorporación a los servicios activos de vuelo, deberá superar los reentrenamientos y pruebas precisos. Dicha reincorporación se efectuará en la flota que le corresponda por su antigüedad efectiva en vuelo.

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

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

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

Art. 40. *Excedencia forzosa.*—Dara lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público que legalmente lleve inherente esta situación. Asimismo tendrán derecho a la excedencia forzosa los cargos sindicales cubiertos por elección.

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

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

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

Art. 41. *Servicio militar.*—Los tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones al Montepío de Loreto y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

Art. 42. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al tripulante que transitoriamente no puede 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 medico-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 29, apartado b), rebajándose el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad. En casos excepcionales la Compañía y los representantes de los tripulantes de cabina de pasajeros, estudiarán la conveniencia de disminuir el límite anterior.

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

## CAPITULO VI

### Régimen de trabajo y descanso

#### SECCIÓN PRIMERA. DEFINICIONES

Art. 43. *Base principal.*—Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios de vuelo.

Art. 44. *Base.*—El lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Art. 45. *Destacamento*.—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado, fuera de su residencia o base habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia, por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

La duración máxima del destacamento con carácter forzoso será de treinta y un días.

Art. 46. *Residencia*.—El lugar al que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia, por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 47. *Destino*.—El lugar al que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a dos años.

Art. 48. *Actividad laboral*.—Todo el tiempo que el TCP permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

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

Art. 49. *Tiempo fuera de base*.—Todo el tiempo que transcurre durante la realización de un servicio o serie de servicios, contado desde que el tripulante hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base, hasta treinta minutos después de su regreso a dicho aeropuerto.

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

Este tiempo no excederá de cuatrocientas treinta y dos horas al mes.

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

Art. 50. *Actividad aérea*.—El tiempo computado desde la presentación de un tripulante en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

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

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

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

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

Art. 51. *Actividad aérea diurna*.—La comprendida entre las siete horas y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 52. *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 corresponden a cada línea.

Art. 53. *Tiempo de vuelo*.—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que, realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores («tiempo entre calzós»).

En el cómputo de los tiempos de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil del 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 TCP's sino a factores exteriores, ATC, etc. queda establecido en catorce minutos.

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

Art. 54. *Lugar de descanso*.—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes.

Art. 55. *Período de descanso*.—Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante con el fin de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

Art. 56. *Límite de actividad aérea*.—Se considera límite de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 57. *Servicio*.—El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas, a las que sigue un período de descanso.

Art. 58. *Serie de servicios*.—Los programados consecutivamente siempre que no se ven interrumpidos por un día libre en la base.

Art. 59. *Etapas*.—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 60. *Tripulación de cabina de pasajeros mínima*.—Es la mínima necesaria, de acuerdo con las normas de seguridad de vuelo.

Art. 61. *Tripulación de cabina de pasajeros estándar*.—Sin perjuicio de la realización de los servicios con la tripulación auxiliar mínima, a los efectos de progresión de flotas y ordenación de personal prevista en los artículos 19 y 26, se tenderá a que, indicativamente, la composición estándar de tripulantes por flotas (excluidos Sobrecargos y Auxiliar principal, en su caso) en cuanto a su distribución entre TCP's masculinos y femeninos esté compuesta por las proporciones del 35 y 65 por 100, respectivamente.

Art. 62. *Vuelo corto*.—El de duración inferior a una hora quince minutos. Los vuelos con dos tripulantes técnicos o sin piloto automático se considerarán, a todos los efectos, cortos.

Art. 63. *Vuelo medio*.—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 64. *Vuelo largo*.—El de duración superior a tres horas.

Art. 65. *Vuelos de situación, posición, ferry y carguero*.—Se considerarán vuelos de situación los desplazamientos realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o para concluirlo. De acuerdo con el carácter de servicio que tienen los vuelos de situación, los tripulantes tienen la obligación de cumplirlos en los términos en que estén programados.

Se considera vuelo de posición aquel en que se desplaza un avión, 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. Los tripulantes de cabina de pasaje no están obligados a viajar en estos vuelos.

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

Art. 66. *Actividad en tierra*.—Abarca el resto de las actividades, no comprendidas en la actividad aérea, que pueden ser asignadas a un tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 48. Serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota, y no a efectos económicos, a los tripulantes que participen como alumnos no se les computará como actividad el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días. En estos casos, los tripulantes disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuela en flota:

- Hasta dos semanas de vuelo en flota: Seis días libres, dos de ellos unidos.
- Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota: Nueve días libres, cuatro unidos dos a dos.
- Los días libres que corresponden según el artículo 82, apartado d), no entran en este cómputo.

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

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

Art. 67. *Imaginaria*.—Tripulante a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

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

La imaginaria es una actividad laboral de veinticuatro horas, entendida como un día natural.

No obstante lo anterior, la imaginaria que venga precedida de un día libre se iniciará a las siete horas, y la presentación se efectuará una hora más tarde.

Cuando la imaginaria se haya efectuado, en todo o en parte, en los locales de la Compañía, y finalizado este servicio, al tripulante



no se le podrá asignar un servicio de vuelo cuyo despegue esté programado antes de las ocho horas del día siguiente.

Art. 68. -Retén.-Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 69. Incidencias.-Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libres, se le podrán nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente, se le podrán nombrar servicios de imaginaria y retén.

Este servicio se programará por meses completos y por rotación acumulativa, durante la vigencia del primer año de este Convenio (31.12.86) entre todos los componentes de la flota, de modo que ningún tripulante lo repita hasta tanto no se haya completado la misma.

A partir de 1 de enero de 1987, la asignación de los turnos de incidencias se efectuará siguiendo el siguiente método:

1. El número de turnos de incidencias de todos los TCP's se pondrá a cero.

2. Comenzará una nueva rotación iniciándola por el más moderno de cada flota.

3. A partir de la fecha de referencia (1.1.87) y en adelante en los casos de cambio de flota y/o función, cada TCP conservará el número de turnos efectuados hasta ese momento, no pudiéndosele asignar un nuevo turno mientras haya otro TCP de su misma flota y función con menor número de incidencias efectuadas.

4. Al personal de nuevo ingreso en la Compañía se le asignará el mismo número de turnos efectuados que al TCP que menos tenga en ese momento en la flota en la que se produzca el ingreso.

A estos efectos, al personal que reingrese procedente de excedencia se le dará el mismo tratamiento que al personal de nuevo ingreso.

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

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

Los tripulantes en situación de incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de Vuelo entre las ocho y diez horas y las veinte y veintidós horas locales, con objeto de informarse del posible servicio asignado. En ninguno de estos casos al tripulante se le podrá asignar servicio de imaginaria para ese mismo día.

No obstante, el tripulante de incidencias que esté disfrutando de un día libre, establecerá contacto con la Oficina de Programación de Vuelos entre las veintidós horas de ese día y la una del día siguiente, no pudiendo serle asignada ninguna actividad aérea que se inicie antes de las siete horas.

Durante el mes de incidencias se programarán los días libres.

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

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

En los destacamentos se podrán nombrar directamente retenes, a fin de garantizar la estabilidad de las programaciones de cada destacamento.

Art. 70. *Día franco de servicio*.-Aquél en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

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

Art. 71. *Día libre*.-Día natural del que puede disponer libremente el tripulante, sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base, sin restricciones.

No obstante, el día anterior a la programación de un servicio, cuya hora de despegue esté comprendida entre las cero horas un minuto y las dos horas un minuto locales, se considerará de ocupación y nos tendrá en consecuencia el carácter de día libre.

Art. 72. *Vacaciones*.-Los TCP's disfrutarán de treinta días de vacaciones al año, en la forma que se desarrolla en el anexo 5.

Art. 73. *Tiempo de recuperación*.-Los TCP's, por el concepto de días de recuperación, tendrán derecho a días libres adicionales al año, en la cuantía siguiente:

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

No se devengarán mayor número de días libres, por este concepto, aunque se acumule antigüedad en vuelo 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.

Art. 74. *Ejecución opcional del coeficiente de programación*.-Los tripulantes, a los veinticuatro años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los cuarenta y ocho años de edad, podrán optar por no volar más que las horas correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada, compensándose con días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas, en relación con el resto de los tripulantes de la misma flota y función que no se hallen en iguales circunstancias.

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

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

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

La opción quedará en suspenso en los siguientes casos:

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

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

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

Art. 75. *Adecuación de la productividad de los tripulantes de cabina de pasajeros a los de otras Compañías aéreas del mundo de analogas características*.-La Dirección de la Compañía se compromete a reducir proporcionalmente la media ponderada de horas de vuelo anuales por tripulante de cabina de pasajeros, con objeto de alcanzar, con el tiempo, la de las Compañías aéreas extranjeras, de analogas características.

## SECCIÓN SEGUNDA. LÍMITES Y REGULACIONES

Art. 76. *Limitaciones*.-Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

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

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

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

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

La regla básica de la planificación de servicios, deberá ser conceder a los tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible, siempre que los intereses de la Compañía lo permitan.

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

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

Art. 77. *Límite de actividad aérea.*—La máxima actividad aérea permitida durante la realización de una etapa o serie de etapas, dependerá de la hora programada para el despegue inicial (horario local) y del número de etapas a realizar.

Los límites de actividades, serán los siguientes:

Despegue programado (hora local)	Número de aterrizajes	Actividad límite
07,01 - 15,00	1 ó 2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	11,30
	15,01 - 18,00	1
2		13,00
3		12,30
4		12,00
5		10,30
18,01 - 23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	09,30
23,01 - 06,00	1	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

Se configurarán destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de realizar líneas fuera de normas que tendrán como límite catorce horas quince minutos de actividad aérea, con independencia de la hora de salida y el número de etapas a realizar (incluido el incremento potestativo del Comandante, recogido en el artículo 84,7), respetándose en todo caso el número máximo de aterrizajes.

Art. 78. *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 .....	80	77
Horas al trimestre .....	225	216
Horas al año .....	800	734

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

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

A estos efectos, la flota A-300 se equipará a B-747 y DC-10. A efectos de programación, los tiempos de los distintos trayectos se fijarán de acuerdo con los tiempos medios de vuelo de las estadísticas del ejercicio anterior, incluyendo el rodaje.

Art. 79. *Límites de actividad laboral mensual.*—El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, será de ciento sesenta y cinco horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada tripulante podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

Art. 80. *Límite de serie de servicios.*—En los aviones que efectúen etapas en Canarias, Europa y norte de África, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada TCP, este límite podrá ser ampliado a un máximo de cinco días. Si el quinto día se hace escala en la base, el TCP tendrá derecho a ser relevado.

En los aviones que efectúen etapas en el África Central y Austral y Oriente Próximo, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de seis días, ampliable a siete para la ejecución de los servicios programados.

En los aviones que efectúen etapas en el continente americano y Lejano Oriente, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de nueve días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada TCP, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de once días.

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

Art. 81. *Límite de etapas.*—El límite máximo de etapas que podrá realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 77. A estos efectos, dicho número incluirá las etapas que correspondan al vuelo de situación programado, independientemente de las alteraciones que pueda haber en la ejecución. No obstante, en los vuelos interinsulares canarios que efectúen tripulantes con base en un punto de estas islas, el número máximo de saltos que se establecen en dicho artículo se incrementará en uno.

Art. 82. *Días libres.*—Se concederán treinta y tres días naturales libres señalados con una cruz por trimestre natural, con un mínimo de diez días mensuales.

En el tercer trimestre natural se podrán programar solamente treinta y dos días libres por trimestre, compensándose el día libre, no programado en el mismo, a lo largo del año natural.

Los días libres se disfrutarán en las condiciones siguientes:

a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos y se reflejarán en programación con la clave específica.

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 en que un tripulante deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día del reconocimiento será considerado como un día libre adicional y vendrá señalado en la programación.

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

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

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

Cuando un tripulante continúe en el mismo lugar, para un nuevo destacamento, sólo tendrá derecho a disponer de los días de reincorporación a la finalización del último destacamento para regresar a su residencia habitual. Por el contrario, si el nuevo destacamento fuese en lugar distinto, se le aplicará la normativa general.

En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a treinta y un días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los tripulantes podrán optar por percibir íntegra la dieta de destacamento que se detalla en el anexo número 3, siendo el alojamiento a su cargo, o por percibir el 75 por 100 de dicha dieta, alojándose en el hotel designado, según lo establecido en el artículo 115, cuyo coste será a cargo de la Compañía.

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

Respecto a la diferenciación en las programaciones entre días libres y periodos de descansos se estará a lo que disponga el Tribunal Central de Trabajo en la resolución del Conflicto Colectivo, actualmente «sub iudice».

Art. 83. *Preaviso.*—Las programaciones mensuales deberán ser comunicadas a los TCP's con seis días de anticipación al día 1 del mes siguiente.

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

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

En el caso de destacamento extranjero, con independencia de la duración del mismo, el preaviso será de veinte días.

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

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

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme, por correo certificado, con treinta días de antelación al de comienzo de las mismas.

Los permisos sin sueldo serán comunicados con veinte días de antelación.

Con un preaviso de cuarenta días, la flota comunicará a los TCP's su progresión. En los siguientes diez días, el TCP expresará, por escrito, su aceptación o renuncia. En el caso de personal en vacaciones deberá contestar dentro de los cinco primeros días desde la fecha de su incorporación al servicio, entendiéndose, caso de no contestar, que acepta la progresión.

En la programación de servicio se señalarán las fechas de los correspondientes cursos.

El preaviso mínimo para el pase de avión será de veinte días.

#### Art. 84. *Periodos de descanso:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5. Periodos de descanso en base:

a) En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 80, el periodo de descanso en la base será de un día natural.

b) En las líneas de Oriente Próximo y Africa Central y Austral realizadas, al límite de serie de servicios, el periodo de descanso, tras el regreso a base, será de treinta y seis horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales.

c) En los aviones que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el periodo de descanso será de treinta y seis horas. Este periodo de descanso deberá incluir dos noches. Será ampliado a cuarenta y ocho horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios, y a setenta y dos horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios, el periodo de descanso deberá incluir tres noches.

Después de una programación en el límite de serie de servicios, el periodo de descanso en la base será de setenta y dos horas.

Cuando se han cruzado seis husos o más, durante el recorrido en un total de más de tres días (setenta y dos horas) de ausencia, el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos

horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante este periodo intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

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

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

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

- Líneas que superen en menos de una hora los límites máximos de horas de actividad diaria: devengarán un día de descanso adicional.

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

- Líneas que superen en un día los límites de series de servicios: Devengarán un día de descanso adicional.

- Líneas que superen en dos días los límites de series de servicios: devengarán dos días de descanso adicional.

Los derechos sobre los descansos que aquí se contemplan hacen referencia a la programación de las líneas. Estos descansos adicionales no son computables a ningún efecto, debiendo ser asignados inmediatamente a continuación de la ejecución del servicio que lo genere.

7. Para completar un servicio programado el Comandante titular de la línea, podrá incrementar las actividades límite que figuran en la tabla correspondiente en la forma siguiente:

Vuelos cortos y medios: Una hora.

Vuelos largos: Una treinta minutos.

En los servicios que comiencen en Madrid, este incremento no será de aplicación antes del despegue, excepto en servicios programados de una sola etapa cuyo tiempo de vuelo programado, contado calzo a calco, esté comprendido entre seis y once horas.

8. Los vuelos hacia América darán lugar a un descanso en el punto donde se realice la primera interrupción de actividad aérea, descanso que comprenderá en cualquier caso, una noche natural, entendida ésta desde las veintiuna horas a las siete treinta horas.

Los vuelos de vuelta de América, con escala programada en Canarias, generarán veinticuatro horas de descanso adicional.

Art. 85. *Cambios de servicio en ejecución.*-Los servicios pueden ser cambiados en ejecución, por necesidades de la Compañía, siempre que el número de días de ocupación sea igual o menor a los programados, cuando se trate de vuelos transatlánticos o de etapas largas. El preaviso de estos cambios deberá hacerse con un mínimo de dos horas con respecto a la hora de presentación al vuelo, a fin de que el tripulante pueda acondicionar su equipaje al nuevo servicio.

En cuanto a los vuelos nacionales, europeos e interamericanos de etapas medias o cortas, se podrán cambiar las líneas siempre que la duración total de la actividad aérea del nuevo servicio no se vea aumentada en más de dos horas, en cada caso, sobre la línea programada. Si se tratase de una serie de servicios deberán ocupar, además igual número de días.

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

Art. 86. *Programaciones.*-A efectos de programación, el Jefe del SAF o persona por él designada, participará con la División de Programación de TCP's, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Sobrecargos comunicar a su Jefe del SAF aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las doce horas del día 24 y las veinticuatro horas del día 25 de diciembre, y las doce horas del día 31 de diciembre y las veinticuatro horas del día 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los TCP's de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones o permiso sin sueldo en la segunda quincena de diciembre con una duración mínima de diez días ininterrumpidos. A efectos de programación el día 1 de enero será considerado como mes de diciembre.

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

Art. 87. *Facultades del Comandante.*-No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades



que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de 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.

Art. 88. *Responsabilidad civil.*—La Compañía «Iberia» se subrogará en la responsabilidad civil del Sobrecargo que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la Ley, sin que pueda repetirse éste por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

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

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

## CAPITULO VII

### Retribuciones

Art. 89. *Conceptos retributivos.*—Los tripulantes de la Compañía 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 de Sobrecargo.
  7. Prima de Responsabilidad del TCP Principal.
- 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.
    2. Dietas por destacamento, residencia o destino.
  - d) **Otras percepciones:**
    1. Ventas a bordo.
    2. Protección a la familia.

Art. 90. *Sueldo base.*—Los sueldos base son los expresados en el anexo 1.

Art. 91. *Premios de antigüedad.*—El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio de antigüedad, un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel, por cada tres años de servicio a la Compañía, hasta un máximo de doce trienios.

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

Los tripulantes de Cabina de Pasajeros femeninos que a 1 de agosto de 1971 tuvieran devengados trienios al 11,25 por 100, seguirán, a título personal, conservando este beneficio, habiéndose iniciado a partir de ese momento el devengo de trienios al 7,5 por 100.

Art. 92. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los tripulantes percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada las cantidades que se especifican en el anexo número 1.

A efectos de cálculo de devengo de la prima horaria por razón de viaje garantizada se entiende como «actividad aérea en tierra», la diferencia entre «actividad aérea pura» y la suma de los

siguientes conceptos: a) horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo); b) horas de vuelo de situación (100 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo); c) complemento de tres horas; d) horas atípicas (computadas por la cancelación de servicios de vuelo).

El cálculo mensual de la prima por razón de viaje garantizada se realizará evaluando los tres montantes siguientes:

A) La suma de los importes correspondiente a las horas de vuelo, a las horas atípicas y a las horas de actividad aérea en tierra.

B) El importe de la actividad laboral.

C) La suma de los importes correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada y a la actividad aérea en tierra.

De los tres importes anteriores se devengará el mayor.

A efectos de lo estipulado en el anexo 7, se incluirá en la prima horaria a devengar, el importe correspondiente a la actividad aérea en tierra realizada.

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

Por día de servicios en vuelo, como tripulante fuera de la base (considerado entre las cero horas un minuto y las veinticuatro horas locales), siempre que no se realice ningún vuelo, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

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

Por cada día (considerado entre las cero horas un minuto y las veinticuatro horas locales) en que se realice vuelo como tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose la diferencia al precio de las horas atípicas.

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

Por cada día (considerado entre las cero horas un minuto y las veinticuatro horas locales) en que se realice vuelo como tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose la diferencia al precio de las horas atípicas.

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

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

Los bloques de actividad laboral serán:

Primer bloque: Hasta 126 horas.

Segundo bloque: Desde 126,01 a 141 horas.

Tercer bloque: Desde 141,01 horas hasta 149 horas.

Cuarto bloque: Desde 149,01 horas en adelante.

Los precios de los bloques en actividad laboral citados, serán los señalados en el anexo 1.

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

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

El precio de la hora de actividad aérea en tierra será el 10 por 100 del correspondiente al de la hora de vuelo base.

Art. 93. *Plus de nocturnidad.*—En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo, a que se refiere el artículo 52, con un incentivo del 25 por 100.

Art. 94. *Gratificaciones extraordinarias.*—Los tripulantes percibirán en los meses de julio y diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada, y, en su caso, prima de Sobrecargo y TCP principal.

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

Art. 95. *Protección a la familia.*—Establecido el nuevo régimen de ayuda familiar por Orden de 28 de diciembre de 1966, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, los tripulantes que hubieran optado por el régimen vigente en 31 de diciembre de 1966, percibirán los puntos que tuvieron acreditados hasta la fecha, a razón de 300 pesetas y los que posteriormente les correspondan a tenor de lo dispuesto en la aludida orden.

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

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

Art. 96. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, o parte proporcional en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva, después de celebrada la Junta general de accionistas, en los meses de abril y mayo, siguientes al cierre de cada uno de los ejercicios.

Art. 97. *Ventas a bordo.*—En concepto de comisión por ventas a bordo, los tripulantes de cabina de pasajeros percibirán el 15 por 100 del total de ventas, liquidadas en los vuelos que realicen cada uno de ellos.

Una comisión integrada por representantes de los tripulantes de cabina de pasajeros colaborará con la Dirección, en el estudio del sistema operativo y administrativo por el que se regirán las mencionadas ventas, que se realizará antes de 30 de junio de 1987.

Art. 98. *Diets por destacamento.*—Los tripulantes de cabina de pasajeros percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento, por la cantidad consignada en el anexo 3, II, o en su defecto por lo establecido en el artículo 82, apartado f).

Art. 99. *Diets por residencia.*—Los tripulantes de cabina de pasajeros percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia, por la cantidad consignada en el anexo 3, III.

Art. 100. *Diets por destino.*—Los tripulantes de cabina de pasajeros, percibirán durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino, por la cantidad consignada en el anexo 3, IV.

Art. 101. *Prima de responsabilidad de Sobrecargo.*—El Sobrecargo, percibirá una gratificación consistente en el 30 por 100 sobre la suma del sueldo y la prima por razón de viaje garantizada en catorce mensualidades.

Dicha gratificación se seguirá consolidando, por cada año que se permanezca en esta función, a razón del 7,5 por 100 anual con un máximo consolidado del 75 por 100. Si el cese en la función de Sobrecargo se produce por pérdida definitiva de licencia derivada de accidente de trabajo o enfermedad profesional así declarada por los Organismos competentes, el máximo será del 100 por 100. Las cantidades consolidadas cotizarán al Fondo Social de Vuelo.

Dicha consolidación no será de aplicación cuando el cese en el ejercicio de la función tenga carácter voluntario, o fuera consecuencia de sanción firme muy grave, o por acumulación de dos faltas graves no prescritas.

A partir de la firma de este Convenio, los casos de cese en la función de Sobrecargo, que den derecho a la consolidación citada, verán actualizada la cantidad correspondiente al porcentaje consolidado, con los incrementos derivados de las revisiones salariales que se acuerden entre las partes.

En el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia se revisarán los casos existentes, en la fecha de la firma del Convenio, de tripulantes que hayan cesado en la función de Sobrecargo y estén percibiendo alguna cantidad derivada de aquella función, a efectos de considerar la aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior.

Art. 102. *Prima de responsabilidad del TCP principal.*—El TCP principal percibirá una gratificación de 15.000 pesetas, en catorce pagas al año.

Dicha gratificación se consolidará, por cada año que se permanezca en esta función, a razón del 7,5 por 100 anual con un máximo consolidable del 75 por 100.

Se gestionará la cotización de las cantidades consolidadas al Fondo Social de Vuelo.

Art. 103. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el tripulante de cabina de pasajeros recibirá como dieta, la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

Art. 104. *Incidencias, cursos y Comisiones de servicio, imaginarias y retenes.*

A) *Incidencias.*—A efectos económicos la situación de incidencia devengará dos horas cincuenta y tres minutos de vuelo, por día permanecido en esta situación y cinco horas treinta y tres minutos de actividad laboral.

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

a) En los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) devengará cinco horas seis minutos 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 dos horas cincuenta y tres minutos 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 dos horas ochenta y cinco minutos 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 tripulantes durante los cursos realizados como alumnos, Comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 37, o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello dos horas cincuenta y tres minutos de vuelo, seis horas de actividad laboral.

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

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

Art. 105. *Licencia retribuida.*—El tripulante en situación de licencia retribuida, percibirá la prima por razón de viaje garantizada, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días que haya permanecido en esta situación.

Art. 106. *Vacaciones.*—El tripulante durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas, o computadas a efectos de cobro, durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo período. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

Art. 107. *Vuelos de situación.*—En los vuelos de situación para tomar o dejar servicios asignados, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

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

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

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

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

Art. 108. *Dieta.*—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base.

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

Art. 109. *Clases de dieta.*—Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 110. *Actualización de dietas.*—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará, anualmente, el día 1 del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del índice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística, para el conjunto nacional.

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice 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, residencia y destino.

Art. 111. *Establecimiento de dietas.*—Para los países que no tengan un índice establecido, éste se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Art. 112. *Diets en vigor.*—Con efectividad de 1 de enero de 1986, las dietas, así como las dietas de destacamento, residencia y destino serán las que figuran en el anexo 3.

Art. 113. *Cómputo de dietas.*—A los efectos del cómputo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comunidad que deban realizarse fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las trece horas y las quince horas o las veintiuna horas y las veintitres horas locales.

El cómputo para el devengo de dieta nacional o extranjera, se hará aplicando una u otra, tomando como base el aeropuerto en que se produzca el primer despegue, en tiempos comprendidos entre las trece y las quince horas y las veintiuna y veintitres horas. Cuando el tiempo de actividad entre estas horas transcurra en vuelo se abonará dieta nacional.

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

Art. 114. *Complemento de dieta.*—Como parte complementaria de la dieta definida en el artículo 108 y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia no cubiertos por aquella, se devengarán las cantidades señaladas en anexo 3, V, para cada fecha que se vuele o se permanezca fuera de la base, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

Si el último vuelo de regreso a la base es directo y se produce cambio de fecha a bordo (hora GMT) no se devengará el complemento de dieta correspondiente a la última fecha.

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

Art. 115. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan las tripulaciones Auxiliares en sus desplazamientos habituales, por motivo de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

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 más alejadas de ruidos y tráfico, a fin de garantizar un buen descanso al tripulante.

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

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

Art. 116. *Alojamiento en los viajes no programados.*—Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes de cabina de pasajeros alojamientos individuales de las mismas características que los del artículo anterior, siempre que ello sea posible.

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

Art. 117. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los tripulantes de cabina de pasajeros por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Art. 118. *Comidas de los tripulantes de cabina de pasajeros.*—Las comidas de tripulantes de cabina de pasajeros en servicio se regulan por las normas aprobadas por la Dirección General a propuesta de sus representantes que entraron en vigor en mayo de 1976. Tales normas se inspiran en los siguientes principios:

1. Siempre que la situación de la escala lo permita, las comidas de las tripulaciones se realizarán en el restaurante, catering o lugar adecuado del aeropuerto en un tiempo de veinte minutos reales.

2. En aquellas escalas donde no sea posible efectuar las comidas en el restaurante, catering, etc., se efectuarán a bordo del avión durante la escala, para lo que se estima necesario un tiempo de veinte minutos reales, respetándose siempre este tiempo. En este caso, un tripulante de cabina de pasajeros miembro de la tripulación, atenderá el resto, procurando que efectúe la comida la totalidad de la tripulación, con vistas a conseguir un mejor servicio a los pasajeros durante el vuelo. Este tripulante realizará su comida en vuelo, con anterioridad o posterioridad a la escala.

3. En aquellos supuestos en que no sea posible realizar las comidas durante la escala, los tripulantes de cabina de pasajeros efectuarán su comida a bordo una vez finalizado el servicio de la comida de pasaje correspondiente, disponiendo para ello veinte minutos, estableciéndose un servicio de rotación que garantice las atenciones básicas mínimas de las personas a bordo.

4. En los vuelos de situación en los que se programe comida o cena a bordo, a los tripulantes de cabina de pasajeros en situación se les servirán las comidas previstas para la tripulación.

Art. 119. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y de complemento de dietas, en ningún caso el devengo de estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los tripulantes de cabina de pasajeros y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y de un complemento de dieta, por cada periodo de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 113.

Art. 120. *Clausula de revisión.*—En materia de revisión salarial para 1986, se aplicará sobre la base del 8 por 100, por lo que, en caso de que el IPC real para 1986 superase dicho tope, se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos incrementados en este Convenio.

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

## CAPITULO VIII

### Atenciones sociales

Art. 121. Informadas por el principio de solidaridad, las obras sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, recreativas y deportivas, financiación de vehículo, becas o ayudas a estudios, etc.).

Art. 122. De acuerdo con el artículo anterior, el régimen de financiación del Fondo de Solidaridad Interno de Vuelo será el de reparto entre la Empresa y los tripulantes de cabina de pasajeros.

Las aportaciones desde 1 de enero de 1986 serán las siguientes:

TCP's: 0,40 por 100 sobre sueldo base en catorce mensualidades.

Empresa: Una cantidad fija de 51 pesetas por tripulante en catorce mensualidades, además de las cantidades que se determinan en el artículo 1 del anexo 7.

Por lo que respecta a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía «Iberia» se establece una aportación consistente en el 0,40 por 100 sobre el sueldo base en catorce mensualidades, «Iberia» contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los TCP's.

Art. 123. Se concederán préstamos para la adquisición de viviendas a los empleados hasta una cuantía de 350.000 pesetas, amortizables en cinco años y con un interés del 8 por 100. El número de préstamos a conceder anualmente podrá llegar hasta el 5 por 100 de la plantilla fija al 31 de diciembre inmediatamente anterior. Los trabajadores que hagan uso del derecho a estos préstamos se entienden que renuncian a la obtención del préstamo de 70.000 pesetas a que está obligada la Compañía, según Orden de 1 de febrero de 1958 en materia de préstamos para viviendas.

Art. 124. La gestión de las obras sociales se hará a través de los órganos existentes, con participación de la representación de los TCP's, que podrá participar en el establecimiento de las directrices a seguir en cada caso.

Art. 125. La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, reservándose la facultad de introducir cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los tripulantes recibirán las prendas o, en sustitución, las telas para la confección de las mismas expresadas en el anexo 4.

La confección podrá hacerse por los sastres designados por la Compañía o por los que el tripulante elija, en cuyo caso se le facilitarán los vales por el precio total de la confección fijado por los sastres designados por la Compañía.

La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en tanto no se elabore un nuevo sistema, cuyo estudio se realizará por un grupo de trabajo compuesto por cuatro miembros, dos en representación del Comité de Empresa de Vuelo y dos en representación de la Dirección de la Compañía.

## CAPITULO IX

### Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 126. En tanto no sea modificado por norma legal, acuerdo pactado u otra circunstancia, el régimen institucional de la Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo las partes se regirán por lo establecido en el presente Convenio.

En base a lo anterior:

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 por Resolución de 19 de septiembre de 1983.

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

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

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

La prima del concierto colectivo de vida de los TCP's 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.

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

Art. 127. *Enfermedad fuera de base.*—La Compañía se hará cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas de los tripulantes y de sus familiares, cuando aquéllos se encuentren 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, o salvo en los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, en cuyo caso se hará cargo de los gastos que origine el mismo.

Para poder tener derecho a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica deberá aprobarse por los servicios médicos de la Compañía.

«Iberia» facilitará a los TCP's una relación actualizada, y aprobada por el servicio médico, de los médicos asesores y Centros médicos contratados, con domicilios y número de teléfono y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

Art. 128. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*—La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los tripulantes será la establecida en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil u órgano competente para ello.

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

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

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

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

## CAPITULO X

### Transportes

Art. 129. *Transportes.*—En materia de transporte, la Compañía mantendrá, con los criterios vigentes hasta la fecha, el sistema de recogida para los TCP's que se acojan al mismo, incluyéndose en el perímetro actual de Madrid la zona comprendida en el barrio del Pilar. En el caso de desplazamientos por asistencia a cursos se abonará el importe de taxi o su equivalencia.

Art. 130. *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 desde su domicilio al aeropuerto y viceversa, incluso por razón de asistencia

a cursos, reconocimientos médicos, instrucción, trabajos en tierra, etcétera, de 10.966 pesetas al mes, indemnización que será actualizada con efectos del 1 de enero de cada año según IPC.

El ejercicio de tal renuncia será aplicable tanto en Madrid como en las situaciones de destacamento, residencia y destino.

En los supuestos de destacamento, residencia y destino el TCP podrá decidir entre ser transportado por medio de la Empresa, o renunciar a la recogida.

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

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

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

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.

La Compañía se compromete a mantener el aparcamiento de tripulantes con vigilancia en Barajas en las mismas condiciones actuales de utilización.

Art. 131. *Accidentes «in itinere».*—A los efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere», la Compañía autoriza a los tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Empresa a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas en cuanto a:

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

## CAPITULO XI

### Billetes gratuitos o con descuento

Art. 132. *Billetes gratuitos a tripulantes de cabina de pasajeros.*—La concesión de billetes gratuitos o con descuento para TCP's quedará sujeta a las siguientes normas:

1. Billetes gratuitos (II) sin limitación de número a partir de los seis meses de su ingreso en la plantilla de «Iberia» en la red nacional europea y al cumplir tres años en la totalidad de la red.

La Compañía facilitará a los TCP's en servicios de vuelo talonarios de vales de solicitud de billetes, que deberán estar previamente visados y llevar el visto bueno del Jefe de la unidad orgánica de la que dependen. Tales billetes se despacharán por las oficinas de billetes, 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 o hermanos, incluso parentesco político, al aeropuerto más próximo al lugar de fallecimiento (en caso ser TCP's 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 tripulante de cabina de pasajeros 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. Billete gratuito (I) en caso de matrimonio, para el TCP y su cónyuge, sin época restrictiva ni limitación de redes.

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

7. Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes gratuitos, o con descuento que acuerden con otras Compañías para el personal de las mismas en régimen de reciprocidad, serán de aplicación a los TCP's.

8. 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, con excepción de los supuestos contemplados en los puntos 3, 4 y 5.

Art. 133. *Concesiones a los familiares.*—La concesión de billetes a los familiares de los TCP's dependerá en cuanto a la red en que puedan ser utilizados del período de permanencia del tripulante en la plantilla de la Compañía en la forma regulada anteriormente. Se consolidan los derechos que los familiares de los tripulantes ya venían gozando y que son los siguientes:

1. El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos (II) al año.
2. Los hijos que convivan con el tripulante y dependan económicamente de él disfrutará de dos billetes gratuitos (II) al año. En los supuestos de sentencias firmes en los casos de separación legal, nulidad matrimonial o divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el tripulante estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica.
3. Los familiares de primer grado o aquellos por los que el tripulante perciba plus familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación la percibían) distintos de los señalados en los dos números anteriores que convivan y dependan del tripulante disfrutará de un billete gratuito (II) al año.
4. Billetes al 50 por 100 con reserva, sin limitación, a los familiares que se especifican en los números 1, 2 y 3 de este artículo.
5. Se conservarán los derechos adquiridos por aquellos TCP's femeninos que hubieran disfrutado del beneficio de billetes para los padres que no dependan económicamente ni convivan con ellas.
6. Billetes en caso de aportación de hijos al nuevo matrimonio.—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 nulidad 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.

Art. 134. *Normas comunes.* 1. Todos los billetes tarifa gratuita, además de la tasa de aeropuerto (salida aeropuerto y obvención), estarán sujetos al pago de las siguientes tasas de emisión por segmento:

	Clases		
	Turista Pesetas	Preferente Pesetas	Primera Pesetas
Red nacional (excepto Península, Canarias y viceversa) .....	150	165	180
Península y Canarias y viceversa .....	300	330	360
España y Europa y viceversa .....	600	660	720
España y Africa norte y viceversa .....	600	660	720
Resto de la red .....	900	990	1.080

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

- Del 25 de junio al 5 de septiembre, ambos inclusive.
- Del 20 de diciembre al 9 de enero, ambos inclusive.
- Siete días antes del Lunes de Pascua hasta dos días después.

Estarán exentos de estas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 3 a 6, inclusivos, de los artículos 132 y 136.

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

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

5. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios tripulantes, que podrán ser autorizados a ocupar primera clase. Se acepta la ocupación de plazas en clase preferente cuando la clase turista esté completa, reservándose la Compañía la decisión de si tal cambio de clase se realizará a favor de pasajeros de pago.

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

En el supuesto de que no existiera plaza en turista y si en primera se podrá ocupar la plaza de esta categoría con abono de una cantidad, que será fijada por la Compañía.

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

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo segundo del artículo 137.

7. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 133 se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del tripulante y convivan con él, en los casos en que la convivencia sea también exigible.

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

Los billetes concedidos sin reserva de plaza darán derecho al tripulante y a sus beneficiarios a realizar a su voluntad uno o dos viajes por un total entre los dos de cuatro trayectos.

El origen del viaje o destino de los billetes regulado en el presente capítulo no será necesario que coincida con el punto de residencia habitual del tripulante o beneficiario.

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

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

Al transporte de tripulantes y familiares se le aplicará las normas de responsabilidad de la Ley de Navegación Aérea o Convenio de Varsovia, según proceda, así como condiciones de transporte de IATA.

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

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 del tripulante a su puesto de trabajo.

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

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

El tanto por ciento del personal que puede volar en estas condiciones no excederá del 5 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 una justificación del Jefe de la Unidad Orgánica a que pertenezca donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

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

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

Art. 135. *Equipajes.*—Los tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de treinta kilos de franquicia de equipajes por persona.

Art. 136. *Destacamentos.*—En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito (I) para los familiares del tripulante incluido en el artículo 133 y una empleada de hogar o similar incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

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

Art. 137. *Personal con pérdida de licencia, jubilado, viudas y huérfanos escala de reserva y excedencia especial.*—Los tripulantes que hubieran perdido su licencia, en tanto permanezcan en la Compañía, gozarán de los beneficios que les corresponderían si continuaran en situación de actividad.

A los tripulantes en situación de reserva o de excedencia especial, así como a los jubilados, viudas, huérfanos solteros y los



incapacitados para todo trabajo, mientras consten y figuren como pensionistas del Montepío les serán de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al p»»De tierra.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

Segunda.-Durante 1986 se continuarán los trabajos iniciados entre ambas representaciones en orden a modificar las normativas actual del capítulo referido a los ceses en vuelo (anexo 2) para adecuar su regulación a la situación actual de la Compañía, estableciendo las debidas contrapartidas recíprocas.

Tercera.-En materia de empleo y sobre la base de la plantilla estructural existente a 31 de diciembre de 1985, se cubrirán las bajas en la plantilla fija de actividad continuada con carácter numérico global en los siguientes supuestos:

- Fallecimiento.
  - Excedencias voluntarias producidas a partir de 1 de enero de 1986.
  - Invalidez que supongan baja definitiva en la Empresa.
  - Jubilaciones voluntarias y obligatorias.
  - Despidos disciplinarios que tengan cpyJ«o
- Quarta.-Ambas partes se comprometen a establecer un sistema de concesión de licencias especiales, no retribuidas, para el perfeccionamiento de idiomas, arbitrando, en el plazo de tres meses, el procedimiento operativo necesario.

#### DISPOSICIONES FINALES

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

Segunda.-Las actuales líneas fuera de normas se adaptarán a lo regulado en el presente Convenio.

Tercera.-Ambas partes manifiestan su voluntad de instrumentar un sistema operativo para control y seguimiento del absentismo, a fin de reducir sus niveles actuales.

Quarta.-Ambas partes acuerdan revisar, y modificar en lo que proceda, el contenido del artículo 61 sobre «Tripulación estándar», disposición transitoria primera, y punto 7 del apartado B del anexo 8 del VIII Convenio Colectivo, y su relación con lo dispuesto en el artículo 26 del mismo, a fin de conseguir elaborar un sistema de adscripción a flotas para todos los tripulantes, sin distinción de funciones, que racionalice el trabajo a bordo en los aviones, con un reparto equitativo de las cargas y beneficios correspondientes y un sistema más equilibrado en el régimen de vida de los tripulantes.

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

Sexta.-En el caso de que, en algún otro colectivo de IBERIA, el incremento global en masa para 1986 (incluyendo los deslizamientos de este año) superase el contemplado en el presente Convenio, se producirán los reajustes necesarios al mismo hasta alcanzar dicho incremento.

#### ANEXO I

##### Tripulantes de cabina de pasajeros

TABLA D-I

	IC	IB	IA	1	2	3	4	5
Sueldo base.....	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593
P. R. V. G. (55 horas).....	130.502	121.788	112.786	103.688	89.236	75.020	61.584	48.080
Precio hora atípica.....	1.717	1.602	1.484	1.364	1.174	987	810	633
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive).....	1.512	1.412	1.308	1.202	1.034	864	691	514
Precio hora vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante.....	2.207	2.060	1.909	1.754	1.509	1.261	1.007	749
Precio hora hasta 126 horas de actividad laboral (bloque 1.º).....	672	625	580	533	459	383	307	229
Precio hora desde 127 horas de actividad laboral hasta 141 horas (bloque 2.º).....	862	807	743	684	588	490	393	294
Precio hora desde 142 horas de actividad laboral hasta 149 horas (bloque 3.º).....	1.188	1.110	1.024	941	813	679	541	402
Precio hora desde 150 horas de actividad laboral en adelante (bloque 4.º).....	1.304	1.219	1.127	1.035	893	747	597	443

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

#### Ingresados desde el 1 de agosto de 1971

TABLA D-II

	IC	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo base.....	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593	46.593
P. R. V. G. (55 horas).....	130.502	121.788	112.786	103.688	94.093	84.379	75.020	66.073	57.091	48.080
Precio hora atípica.....	1.717	1.602	1.484	1.364	1.238	1.110	987	869	751	633
Precio hora vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive).....	1.512	1.412	1.308	1.202	1.090	978	864	749	632	514
Precio hora vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante.....	2.207	2.060	1.908	1.754	1.591	1.427	1.261	1.092	922	749
Precio hora hasta 126 horas de actividad laboral (bloque 1.º).....	672	625	580	533	485	434	383	331	283	229
Precio hora desde 127 horas de actividad laboral hasta 141 horas (bloque 2.º).....	862	807	743	684	621	555	490	426	358	294
Precio hora desde 142 horas de actividad laboral hasta 149 horas (bloque 3.º).....	1.188	1.110	1.024	941	857	767	679	587	495	402
Precio hora desde 150 horas de actividad laboral en adelante (bloque 4.º).....	1.304	1.219	1.127	1.035	941	844	747	648	545	443

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

Nota.-El sueldo base y la prima por razón de viaje de los TCP'S correspondiente, como mínimo, al 40 por 100 y 33,33 por 100 respectivamente de los conceptos análogos de los Pilotos.

## ANEXO 2

## Cese temporal y definitivo en vuelo

A) *Cese temporal en vuelo.*—Se producirá el cese en vuelo, con carácter temporal, por alguna de las causas siguientes:

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

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

— Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad y prima por arzón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

— Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

— A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo, o el 100 por 100 en el caso de que el cese temporal se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los Organismos competentes.

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) *Tripulantes de cabina de pasajeros femeninos en gestación.*—Los TCP's femeninos gestantes, y una vez que los servicios médicos ordenen su cese en vuelo, podrán optar por lo siguiente:

a) Pasar a tierra, en el puesto más adecuado a sus aptitudes, entre las vacantes existentes, percibiendo los siguientes emolumentos:

— Durante los cinco primeros meses en que permanezcan en tal situación, los salarios garantizados según su nivel (sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada).

— A partir del sexto mes en tierra y hasta que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad, la prima por razón de viaje garantizada se reducirá al 60 por 100.

b) Ceser temporalmente de prestar servicios en la Empresa, percibiendo una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado. Se mantendrán las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo y a la Seguridad Social.

Por otra parte, después de dar a luz, los TCP's femeninos podrán optar por las siguientes posibilidades:

— Reincorporación a la flota en la que estaban cuando causaron baja por gestación.

— Solicitar su incorporación a la flota DC-9 o a la que en su día se considere de ingreso, por un período obligatorio de dos años, sin perjudicar derechos de terceros. Una vez transcurrido este período de dos años, volverán a su flota de origen.

C) *Cese definitivo en vuelo.*—Se producirá el cese en vuelo, con carácter definitivo, por alguna de las causas siguientes:

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

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

En caso de discrepancia sobre la concurrencia o no de alguna de estas causas, se someterá el caso a la decisión de un tribunal médico, presidido por un facultativo, designado por el Colegio

Oficial de Médicos de Madrid, de entre los que están calificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y que no hubiese intervenido o tenido relación anterior con el caso en cuestión, un vocal libremente elegido por el tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

Progresión.—Las personas que pasen a prestar servicio definitivo en tierra, podrán progresar, por la escala de niveles establecidos en el artículo 18, hasta un máximo de dos cambios de nivel, a partir del que ostentara en el momento de su pase a servicios en tierra. El tiempo de permanencia en cada uno de los niveles, incluido el que ostente en el momento de su pase a servicios en tierra, será el doble de los períodos de tiempo requeridos a los TCP's 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 servicios efectivo en vuelo, en el momento en que se produzca el cese definitivo en vuelo por pérdida de la licencia correspondiente.

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

Los TCP's 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.

Indemnización pérdida de licencia.—Con efectos de 1 de agosto de 1982, para causar derecho a la percepción de la indemnización por pérdida definitiva de licencia se exigirá, como período de carencia, el haber cotizado a estos conceptos, por un período mínimo de diez años. Asimismo, quedarán excluidas las pérdidas de licencia que no obedezcan, exclusivamente, a lesiones de carácter orgánico, clínicamente objetivables, o que sean consecuencia de un accidente imputable a imprudencia laboral, sin que en el mismo se produzcan lesiones físicas a la persona protegida. No obstante, aquellas personas protegidas que tengan antecedentes fehacientes de accidentes en vuelo, y a propuesta de los representantes de su grupo laboral en la Junta Rectora del Montepío Loreto, podrán percibir la indemnización establecida.

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

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

En materia de concierto colectivo de vida, los TCP's en esta situación seguirán rigiéndose por las normas, actualmente en vigor, del Reglamento del Concierto Colectivo de TCP's.

Situación de reserva.—Los TCP's 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 TCP's 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.

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

— Durante el tiempo que permanezca en reserva, la Compañía mantendrá al tripulante en situación de alta ante la Seguridad Social, cotizándose por ambas partes en los mismos términos en que se viniese haciendo hasta el momento de pasar a la situación de reserva, aplicándosele las mejoras que puedan introducirse por aquella, en dicho período.

— Durante el tiempo que medie entre el pase a la situación de reserva y el establecido por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para la jubilación, con plenitud de derechos, la Compañía a su cargo abonará al tripulante, en catorce mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponderle de la Seguridad Social si tuviese cumplidos sesenta y cinco años, o edad menor en que se estableciera tal plenitud de derechos, calculada según los

haber, cotizaciones efectuadas y fórmulas vigentes en dicho momento. Tal cantidad será incrementada anualmente en el mismo porcentaje que la Seguridad Social, en su régimen general, establezca para sus pensionistas.

- La Compañía abonará también en catorce mensualidades una cantidad igual a la que al tripulante corresponda para la situación de reserva prevista en el vigente reglamento del Fondo Social de Vuelo.

- En materia de concierto colectivo de vida, se regirán por las normas actualmente en vigor, del Reglamento del Concierto Colectivo de TCP's.

**Excedencia especial.**-A partir de los cincuenta y cinco años, los TCP's 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 TCP 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 TCP podrá suscribir un convenio especial con la Seguridad Social, cuya cotización será reintegrada mensualmente por la Compañía en la cuantía vigente en cada momento.

**D) Cese optativo en vuelo de los tripulantes de cabina de pasajeros.**

**1. Régimen general.**-Los TCP's masculinos y femeninos que lo deseen, con quince años de servicio efectivo en vuelo (excluidas excedencias y permisos sin sueldo) podrán optar, cumplidos los cuarenta años y antes de cumplir cuarenta y seis, por una sola vez y con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las posibilidades siguientes:

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

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

La Empresa sufragará a su costa y por un período máximo de seis meses los gastos que se originen para adaptar a los TCP's, que cesen en los servicios de vuelo, a su nuevo puesto de trabajo en tierra.

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

**2. Régimen transitorio.**-Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 anterior, los TCP's femeninos, ingresados en el grupo hasta el 31 de diciembre de 1979, con edad comprendida entre los treinta y cinco y cuarenta años, podrán optar por el retiro anticipado, siempre que en el momento de su concesión estén en situación de servicio activo en vuelo. Dicho retiro será con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 4.º del anexo 2 del VCC Sindical del Personal de Vuelo.

#### CLAUSULAS TRANSITORIAS

**Primera.**-La efectividad de las situaciones de reserva y licencia especial se iniciará desde el momento en que por parte de la representación del Comité de Empresa de Vuelo y de la Compañía así se determine. No obstante, ambas partes acuerdan retrotraer, en su caso, sus efectos a 1 de enero de 1986 si por parte de los órganos correspondientes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, así se autorizase.

Hasta ese momento, el cese voluntario o forzoso en los servicios de vuelo, por razón de edad, seguirá rigiéndose por la normativa contenida en el VI Convenio Colectivo para el Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo).

**Segunda.**-Los tripulantes de cabina de pasajeros que, a la entrada en vigor de esas normas, se encuentren en situación de retiro forzoso o voluntario, hayan firmado convenio especial con la

Seguridad Social, y no tengan cumplidos los sesenta y cinco años, podrán optar, por una sola vez y con carácter irrevocable, por acogerse a las regulaciones relativas al pase a la situación o escala de reserva.

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

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

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

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

#### DISPOSICION FINAL

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

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

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

#### ANEXO 3 (I)

##### Dietas

##### Tripulantes de cabina de pasajeros

	Comida (media dieta)	Cena (media dieta)
Nacionales .....	1.786 pesetas	1.786 pesetas
Extranjeras:		
A. 100 por 100 .....	18,19 \$ USD	18,19 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.		
B. 125 por 100 .....	22,74 \$ USD	22,74 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.		
C. 112 por 100 .....	20,37 \$ USD	20,37 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.		

	Comida (media dieta)	Cena (media dieta)
D. 95 por 100 .....	17,28 \$ USD	17,28 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E. 80 por 100 .....	14,55 \$ USD	14,55 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		

NOTA.-Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

EFFECTIVIDAD: 1 de enero de 1986.

### ANEXO 3 (II)

#### Tripulantes de cabina de pasajeros

##### Diets por destacamentos

	Conceptos dietas por destacamentos
Nacionales .....	3.430 pesetas
Extranjeras:	
A. 100 por 100 .....	46,52 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B. 125 por 100 .....	58,15 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100 .....	52,10 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D. 95 por 100 .....	44,19 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100 .....	37,22 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

NOTA.-Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

EFFECTIVIDAD: 1 de enero de 1986.

### ANEXO 3 (III)

#### Diets por residencia

##### Tripulantes por cabina de pasajeros

	Conceptos dietas por residencia
Nacionales .....	2.541 pesetas
Extranjeras:	
A. 100 por 100 .....	39,55 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El	

	Conceptos dietas por residencia
Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B. 125 por 100 .....	48,46 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100 .....	44,30 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D. 95 por 100 .....	37,57 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100 .....	31,64 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

NOTA.-Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

EFFECTIVIDAD: 1 de enero de 1986.

### ANEXO 3 (IV)

#### Diets por destino

##### Tripulantes de cabina de pasajeros

	Conceptos dietas por destino
Nacionales .....	1.793 pesetas
Extranjeras:	
A. 100 por 100 .....	27,92 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B. 125 por 100 .....	34,90 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100 .....	31,27 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D. 95 por 100 .....	26,52 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100 .....	22,34 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

NOTA.-Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

EFFECTIVIDAD: 1 de enero de 1986.

## ANEXO 3 (V)

## Complemento dieta

## Tripulantes de cabina de pasajeros

	Conceptos complemento dieta
Nacionales .....	1.193 pesetas
Extranjeras:	
A. 100 por 100 .....	13,29 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B. 125 por 100 .....	16,61 \$ USD
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 .....	14,88 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D. 95 por 100 .....	12,63 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100 .....	10,63 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

NOTA.-Los países que no tengan un índice establecido, se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

EFFECTIVIDAD: 1 de enero de 1986.

## ANEXO 4

## Relación de prendas de uniforme de los tripulantes de cabina de pasajeros con la duración de las mismas

Uniforme de invierno, un año.  
 Uniforme de verano, una temporada.  
 Gabardina, tres años.  
 Cuatro camisas blancas, un año.  
 Dos pares de zapatos (uno de suela interna anatómica), un año.  
 Seis pares de calcetines, un año.  
 Dos corbatas, un año.  
 Una gorra, un año.  
 Una maleta grande con ruedas y brazos, cinco años.  
 Una maleta pequeña con ruedas y brazos, tres años.  
 Un maletín de mano, cinco años.  
 Un bolso de documentos, dos años.  
 Un cinturón, dos años.  
 Un chalecoabierto, dos años.

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

## ANEXO 5

## Vacaciones

## a) Normas generales.

1. El disfrute de las vacaciones reglamentarias anuales podrá efectuarse según las opciones siguientes:

a) Disfrutarlas en un mes completo o en dos quincenas fuera del período comprendido entre el 16 de junio y el 30 de septiembre, inclusive, de cada año.

b) Ocho días continuados en el período comprendido entre el 16 de junio y el 30 de septiembre, ambos inclusive, de cada año.

El resto de las vacaciones se disfrutará ininterrumpidamente fuera del período citado.

No obstante, si después de asignar los turnos voluntarios de ocho días solicitados por los tripulantes, quedasen turnos disponibles, podrán ampliarse de ocho a quince días las concesiones por el orden que corresponda, entre quienes hubiesen hecho constar esta posibilidad en su solicitud.

De quedar turnos disponibles, se podrán asignar por quincenas con carácter forzoso.

2. La asignación de los turnos de vacaciones se hará de acuerdo con las normas sobre puntuación contenidas en el apartado B del presente anexo.

3. El disfrute de los días de recuperación se acumulará a los períodos vacacionales no comprendidos entre el 16 de junio y el 30 de septiembre. Si las vacaciones se asignasen por quincenas, los días de recuperación se unirán a la primera, salvo que ésta estuviera comprendida entre las fechas anteriormente citadas, en cuyo caso se unirán a la segunda quincena.

4. Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así lo hubiese solicitado el tripulante y le correspondiese por su puntuación.

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

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

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

7. Mandos superiores: Estas normas no serán de aplicación a los tripulantes que, por designación de la Dirección General, ocupen cargo de mando superior en las unidades orgánicas correspondientes.

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

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

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

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

	Puntos	Quincenas	
		Primera	Segunda
1. Julio, agosto .....	24	12	12
2. Septiembre .....	16	10	6
3. Junio .....	12	4	8
4. Abril, mayo .....	8	4	4
5. Diciembre .....	6	0	6
6. Enero, febrero, marzo, octubre y noviembre .....	0	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa, se computarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de 2 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 los puntos señalados en el párrafo



anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo, por defecto o por exceso, si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

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

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

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

Los tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán, como puntuación inicial, la del tripulante que la tenga más alta.

Los tripulantes que cambien de flota o función, arrastrarán la puntuación que tuvieran.

C) *Peticiones.*—Siendo el principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las flotas en los distintos meses del año, y que las peticiones de los tripulantes armonicen con las mismas, todo el sistema se establecerá en función de los períodos vacaciones antes citados.

1.º No más tarde del 10 de noviembre, las flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de enero, febrero y marzo, así como los períodos de ocho días comprendidos entre el 16 de junio y el 30 de septiembre. En caso de renuncia de algún tripulante a disfrutar dicho período de ocho días de vacaciones, se deducirán de la segunda quincena de junio y de la segunda quincena de septiembre.

2.º No más tarde del 10 de febrero, las flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de abril, mayo, octubre, noviembre y diciembre, así como los posibles aumentos sobre la oferta anterior para junio, julio, agosto y septiembre y/o los períodos de ocho días que no se hayan cubierto del cupo de verano.

3.º En consecuencia, se podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones:

a) Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la flota, antes del día 20 de los meses expresados en los apartados anteriores.

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

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

d) Los tripulantes que estuvieran disfrutando vacaciones durante los meses de febrero y/o noviembre, y no hubieran recibido las disponibilidades existentes para el período siguiente, antes del inicio de sus vacaciones, podrán hacer sus peticiones en los primeros cinco días siguientes a su reincorporación al servicio.

D) *Asignación de turnos.*—Las flotas no adquieren compromiso alguno en la concesión de ningún turno de vacaciones hasta un mes antes de que comience.

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

El tripulante que realice un curso para cambio de flota, y no haya tenido ocasión de realizar petición de vacaciones, para su nueva flota, podrá formularla durante los quince primeros días de permanencia en la misma. El mismo tratamiento se concederá a los tripulantes procedentes de excedencias y licencias no retribuidas.

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

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

#### Voluntarios:

Para los turnos solicitados libremente por el tripulante, tendrá prioridad el de menor puntuación, y, en el caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón. Para los Sobrecargados y TCP principal este dato se sustituye por el de mayor antigüedad en la función.

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

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

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

### CLAUSULA TRANSITORIA DE ESTE ANEXO

Ambas representaciones coincidiendo en el interés de una nueva regulación más ágil de las vacaciones, convienen en estudiar conjuntamente una nueva ordenación que, una vez acordada, se pondrá en vigor en la fecha que se determine.

### ANEXO 6

#### Rotaciones de destacamentos, residencias y destinos

##### A) Normas comunes.

— Todo tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

— Cuando razones técnicas impidan a un tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de flota.

— Cuando se tengan dudas a priori sobre el tiempo a permanecer en la situación que se ofrezca, 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 45, 46 y 47, abonándose al tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la dieta percibida y la que realmente corresponda.

##### B) Puntuación y número de situaciones.

— Con efectividad de 1 de enero de 1982 las puntuaciones de todos los TCP's de vuelo partirán de cero puntos.

— Sólo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencias o destinos asignados con carácter voluntario, y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamentos: 1 punto por mes.

Residencia: 0,85 punto por mes.

Destino: 0,60 punto por mes.

— El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto de multiplicar el tiempo permanecido en la situación que corresponda, por el coeficiente asignado a la misma.

Las puntuaciones adquiridas en cada situación, se sumarán al total de puntos que tenga el tripulante, inmediatamente después de terminada la misma. Los totales estarán expuestos en la relación de tripulantes existentes en cada flota.

— Los tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo, adquirirán, como puntuación inicial, la del tripulante de su grupo que la tenga más alta.

— Los tripulantes que cambien de función y aquellos que, transitoria e involuntariamente, pasen a una flota inferior, arrastrarán en su nuevo puesto la puntuación acumulada y el número de veces que tuvieran en el anterior.

— Idéntico criterio se aplicará al caso de progresión de flota.

— En caso de regresión voluntaria, se arrastrará al número de veces de cada situación, siendo su puntuación total, la máxima existente entre los tripulantes de la nueva flota.

##### C) Peticiones.

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

— Los tripulantes que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la flota como mínimo diez días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

— Cuando coincidan ajustes en la composición de las flotas, con inicio de destacamento se tendrá en cuenta lo siguiente:

— Las notificaciones de cambio de flota, siempre que sea posible, han de realizarse previa o simultáneamente a las ofertas de destacamentos.

— Una vez notificado el cambio de flota, los derechos y deberes del tripulante, en materia de destacamentos, estarán en relación con la nueva flota.

— Por lo tanto, las flotas, conocidos los tripulantes que integrarán su plantilla en la fecha en que se inicien los destacamentos, ofrecerán a los mismos los turnos disponibles, y los tendrán en cuenta para la asignación de los voluntarios y, en su caso, de los forzosos si los hubiere.

— Habida cuenta de las dificultades que pudieran surgir para la notificación del pase de flota previamente a la oferta de destaca-

mentos, los tripulantes que por dicho motivo no hubiesen podido optar a destacamento en la nueva flota, podrán ejercitar su opción antes de la asignación definitiva de los mismos.

#### D) Asignación.

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

##### Voluntario:

Previa solicitud del TCP, el orden en la asignación del destacamento, residencia o destino, se hará de acuerdo con las siguientes normas:

1. Se computará por separado el número de veces que el solicitante ha permanecido, desde el 1 de enero de 1970, en cada una de las situaciones de destacamento, residencia y destino.

2. Se hallará la puntuación total de cada solicitante, siendo ésta la suma de las puntuaciones correspondientes a cada una de las mencionadas situaciones, computadas desde 1 de enero de 1982.

3. El orden de asignación según la función se hará como sigue:

a) La prioridad en la asignación vendrá determinada por el menor número de veces que se haya disfrutado de la situación concreta de que se trate.

b) En caso de igualdad en el número de veces, corresponderá a aquél con menor cifra de puntos acumulados.

c) En el supuesto de que aún existiese igualdad, corresponderá a aquel TCP con menor número de orden en el escalafón. Para los Sobrecargos y Auxiliares principales este dato se sustituirá por el de mayor antigüedad en la función.

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

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

##### Forzoso:

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

- El turno será aplicado, dentro de cada flota, de mayor a menor número de orden, dentro del escalafón.

- Cuando un tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no se haya efectuado una rotación completa de la flota a la que pertenezca (no tomándose en consideración el número de veces en que el tripulante haya estado en turnos forzosos).

La incorporación de nuevos tripulantes a una flota se hará, a estos efectos, en el turno que por el orden de su escalafón le corresponda, pero su inclusión no modificará el de la rotación ya establecida.

Cuando la asignación de un destacamento forzoso coincida con vacaciones comunicadas en firme, programadas en diciembre, solicitud de destacamento voluntario e incapacidad laboral transitoria, se darán prioridad a la mencionadas situaciones, quedando el tripulante, al término de las mismas, a disposición de la Compañía para realizar el primer destacamento forzoso que se produzca.

- Todo tripulante a quien le hubiere sido asignado un turno forzoso podrá cambiarlo con otro tripulante si ambos acceden, quedando obligados a ocupar el turno de este último cuando le toque. En tanto ambos tripulantes no hayan cubierto el turno que recíprocamente correspondía a cada uno, no podrán volver a realizar un nuevo cambio. En este supuesto, a ambos tripulantes se les aplicará la puntuación establecida para los turnos asignados con carácter voluntario.

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

#### Situaciones especiales.

##### a) Cobertura de vacantes producidas durante un destamento:

Se ofrecerán prioritariamente a los tripulantes que solicitaron dicho destacamento y no les correspondió. En el supuesto de que no existieran tripulantes en esa situación o, existiendo, no les interesase cubrirá con destacados forzosos.

##### b) Prórroga de la duración prevista del destacamento:

1. En ningún caso esta prórroga podrá alargar el destacamento por encima de siete meses.

2. Tendrán prioridad los tripulantes que fueron destacados voluntariamente para cubrir dicha prórroga, aplicando los criterios generales para el orden de asignación.

3. Aquellos tripulantes que optaran voluntariamente por prorrogar su destacamento, lo harán computándoseles la puntuación total que por los meses transcurridos en el mismo correspondiera, y dicha prórroga no contabilizará como un destacamento adicional.

c) Ampliación del número de tripulantes en un destacamento ya establecido:

1. Se ofrecerán las nuevas plazas a los tripulantes que solicitaron dicho destacamento y no les correspondió.

2. En el supuesto de que no existieran tripulantes en esta situación o, existiendo, no les interesase se realizará una nueva oferta de carácter voluntario, pudiendo la Compañía enviar a tripulantes forzosos mientras tanto.

En los supuestos b) y c), si no se cubriesen las vacantes con tripulantes voluntarios, se realizará con destacamentos forzosos.

## ANEXO 7

### Seguridad social complementaria

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

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de 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 al Fondo Solidario Interno durante la vigencia del presente Convenio.

La persona a la que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos 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.

Art. 2.º *Accidente de trabajo o enfermedad profesional.*-Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta o hasta que el tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 58 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Montepío, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el artículo anterior.

#### Art. 3.º Normas comunes:

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

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el servicio médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes que tendrán, a efectos de Seguridad Social complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

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

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará en cualquier circunstancia sujeta a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por 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 el orden al control que se pueda dictar se someterá previamente a la representación de los tripulantes de cabina de pasajeros para su aprobación.

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

Salvo que el facultativo competente de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el servicio médico de la Compañía, si se hallase en uso de permiso, y a la base principal si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente dieta y se aplicará, en su caso, lo previsto en el párrafo segundo del artículo 103 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 carece de justificación real, tendrá derecho la Compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

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

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

Art. 4.º *Recursos*.—De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los servicios médicos de la Compañía podrá someter su caso (a partir del trigésimo primer día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural) a la resolución de un Tribunal Médico, presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina aeronáutica, si es posible, y que no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, de un vocal libremente elegido por el tripulante y de 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 tripulante, se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

Art. 5.º *Fondo B*.

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

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

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

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

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

## ANEXO 6

### Participación, aplicación e interpretación del Convenio

A) *Funciones de las Secciones Sindicales*.—Las Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección podrán:

1. Fijar comunicaciones sindicales en los tabloneros destinados a tal fin en los locales de la Empresa, tabloneros que serán distintos de los del Comité. Estas publicaciones deberán ir conformadas con el sello o firma de la Sección o Delegado responsable de la misma. Una vez publicadas deberá ser informada la Dirección de su contenido.

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

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

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

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

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

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

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

8. La Empresa dará facilidades de información al colectivo de TCP's, a través de sus Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección de la Compañía.

B) *Funciones del Comité de Empresa*.—El Comité de Empresa sin perjuicio de las condiciones establecidas en la legislación general, tendrá las siguientes competencias:

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

2. Conocer el Balance, Cuenta de Resultados y la Memoria de la Compañía y cuantos documentos se den a conocer en la Junta de Accionistas.

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

a) Reestructuración de plantilla, ceses totales o parciales, definitivos o temporales de aquélla.

b) Reducciones de jornada, así como traslados totales o parciales de las instalaciones.

c) Planes de formación en materia de TCP's.

4. Recibirán información sobre:

a) Sanciones derivadas de faltas muy graves.

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

c) Estadística sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad y el movimiento de altas y bajas, trasvases y composición de flotas en cuanto a tripulantes masculinos o femeninos, renuncia a la progresión, regresiones voluntarias, vacaciones, excedencias, licencias y reincorporaciones.

5. La Dirección de la Compañía se compromete, en materia de selección de TCP's de nuevo ingreso en los siguientes términos:

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

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

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

6. Ejercer una función de vigilancia sobre:

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

b) Las condiciones de seguridad e higiene en las que se desarrolla el trabajo de los TCP's.

c) Alojamiento de tripulaciones de TCP's.

7. Ambas representaciones reconociendo la libertad discrecional que la Dirección de la Empresa tiene para determinar el número conveniente de la tripulación de cabina de pasajeros comercial por avión, ponen de manifiesto su mutuo interés en ordenar su estructura de trabajo y adecuar el actual número de sus componentes. Para ello se estudiará conjuntamente su problemática, atendiendo a las necesidades comerciales en cada momento y en función de los factores objetivos siguientes:

— Índice de ocupación.

— Número de clases a atender en cada servicio.

— Tipo de servicio al pasajero (comida entregada en el momento del embarque, comida fría y comida caliente).

- Duración de la etapa.
- Ventas a bordo.

Para el desarrollo y cuantificación de la nueva política sobre la composición de tripulaciones de cabina de pasajeros se constituirá una Comisión Paritaria formada por cuatro miembros del Comité de Empresa de Vuelo y otros cuatro de la Dirección de la Empresa; estos últimos pertenecientes a la Subdirección del Servicio de a Bordo y a la Subdirección de Relaciones Laborales de Vuelo.

Una vez finalizados los estudios, ambas partes decidirán la fecha de entrada en vigor, procediéndose con carácter inmediato a la evaluación de la repercusión en la contratación de TCP's fijos-discontinuos y eventuales. En todo caso, la fijación del número necesario de contrataciones de este tipo de personal corresponderá a la Dirección de la Empresa.

Para la instrumentación de estas medidas, la Dirección procederá a la creación de una unidad de control responsable de la aplicación estricta de esta norma.

Esta unidad, periódicamente, remitirá a la Comisión Paritaria la información pertinente para que ésta pueda efectuar un adecuado seguimiento del cumplimiento de la norma.

Asimismo, esta Comisión analizará los siguientes aspectos:

- a) Respetando el derecho a la organización del trabajo que corresponde a la Dirección de la Empresa, las normas de trabajo en las cabinas de pasajeros, cuyos acuerdos tendrán carácter ejecutivo.
- b) Información, consulta previa y desarrollo en los aspectos relativos a:

- Equipos fijos y móviles del avión, tanto de los nuevos aviones que Iberia pueda incorporar en el futuro como las modificaciones que pudieran introducirse en las que componen actualmente sus diferentes flotas.
- Configuración de los diferentes servicios, tanto regulares como «charter».

En el caso de que no se alcancen los objetivos fundamentales pretendidos con la creación de la Comisión Paritaria, cualquiera de las partes quedará liberada de sus compromisos.

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

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

10. La representación de los TCP's, participará en las Comisiones de Seguimiento de los planes de la Compañía.

11. Antes del 30 de septiembre de 1986, se formalizará un acuerdo específico de ayudas al Comité de Empresa de Vuelo.

C) *Representación*.-1. La Compañía reconocerá a las Secciones Sindicales de Personal de Vuelo de los Sindicatos y Asociaciones Sindicales legalmente constituidos con representación real en el colectivo de TCP's cuando posean un grado de afiliación en Iberia superior al 10 por 100 del censo de trabajadores del Centro de Trabajo de Vuelo o del 20 por 100 de su Colegio Electoral, lo que deberá acreditarse fehacientemente.

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

2. Iberia reconoce a la Sección Sindical de Tripulantes de Cabina de Pasajeros de la Unión General de Trabajadores por tener acreditadas fehacientemente las condiciones y circunstancias indicadas en el punto anterior.

3. Iberia podrá establecer expresamente con dicha Sección Sindical y con aquellas otras que pudieran acreditarse ante la Compañía en los términos expresados, lo que considere oportuno entre las mismas y la Empresa.

D) *Aplicación e interpretación del Convenio*.-1. Funcionará en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo.

2. La representación de los TCP's en dicha Comisión estará compuesta por miembros del Comité de Empresa de Vuelo.

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

4. La Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrá competencia en aquellos temas relacionados con el Convenio, tales como turnos de vacaciones, rotaciones de destacamentos, residencias, destinos, transportes de tripulaciones de cabina de pasajeros, vestuario y todas las cuestiones que puedan afectar en el presente o en el futuro al grupo de TCP's.

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

6. Las decisiones de la Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrán carácter ejecutivo e inmediato salvo que ambas partes acuerden una fecha específica.

## SEGUNDA PARTE

### Regulación de las condiciones de los trabajadores fijos discontinuos

Artículo 1.º Se considerará trabajador fijo discontinuo al contratado por tiempo indefinido para la realización de trabajos de ejecución intermitente o cíclica.

Art. 2.º El contrato de trabajo como trabajador fijo discontinuo será compatible con las modalidades de contratación que permita la legislación vigente en cada momento, considerándose en estos casos todos los derechos inherentes a la modalidad de contratación de fijos discontinuos.

Art. 3.º Las condiciones y pruebas de ingreso que deberán reunir y superar los aspirantes para ingresar en la Compañía como tripulantes de cabina de pasajeros fijos discontinuos serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar, junto con las restantes normas a cumplir.

Art. 4.º Los trabajadores fijos discontinuos deberán ser llamados anualmente dentro del periodo comprendido entre el 31 de marzo y 31 de octubre, pudiéndose prorrogar el contrato originario cuando, sin interrupción, la carga de trabajo permanezca y continúe en las mismas condiciones que al inicio de la actividad.

Los trabajadores fijos discontinuos serán llamados por orden de antigüedad en base a la relación ordenada existente a la entrada en vigor de este Convenio.

En los casos en que la actividad no se reanude en el periodo correspondiente o se suspenda durante el mismo, será necesaria la autorización de la autoridad Laboral. No obstante, los trabajadores fijos discontinuos que no sean llamados mantendrán su posición en el escalafón a efectos de incorporación en posteriores temporadas.

No obstante lo contemplado en el párrafo primero, si durante un periodo anual determinado se incrementa la actividad normal de la Empresa, siendo necesario mayor número de trabajadores, este exceso se cubrirá mediante la contratación temporal por circunstancias de la producción.

Art. 5.º Los trabajadores que suscriban contrato como fijos discontinuos permanecerán en periodo de prueba durante el mismo tiempo de trabajo efectivo que se fija a los TCP's con contrato fijo de actividad continuada y con los mismos efectos.

Art. 6.º En el supuesto de que el trabajador fijo discontinuo decidiese no incorporarse voluntariamente al ser llamado por la Compañía en las épocas de incremento de trabajos periódicos o cíclicos, se entenderá como baja voluntaria, quedando extinguido su contrato de trabajo y consecuentemente relación laboral con la Empresa.

La consideración de trabajador fijo discontinuo no se perderá en los supuestos de prestación del servicio militar obligatorio, nombramiento para un cargo público, ausencia por maternidad, gestación y enfermedad grave, previa justificación de estas situaciones, cuando sean causas que impidan su reincorporación o prestación de servicios en la Empresa.

Superadas dichas causas, y si la Compañía efectuara nuevas contrataciones en dicha temporada, tendrá derecho a optar por su reincorporación al trabajo.

Art. 7.º Respetando en todo caso los derechos prioritarios del personal fijo de «Iberia» de actividad continuada en situación de excedencia, la cobertura de las vacantes producidas por incrementos de plantilla fija se realizará en la proporción de dos TCP's femeninos y uno masculino.

Las bajas que se produzcan por decrecimiento vegetativo se cubrirán con tripulantes, femeninos o masculinos, según la naturaleza de la persona que la ocasiona.

La cobertura se llevará a cabo con personal fijo discontinuo o, en su defecto, eventual.

Cuando un trabajador fijo discontinuo no acepte su contratación como fijo continuo, salvo casos debidamente justificados, mantendrá su puesto en la relación ordenada de fijo discontinuo para futuros llamamientos como tal, pero no tendrá nueva opción para pasar a fijo continuo hasta que la misma haya sido ofrecida a todos los que en dicho momento integraran la citada relación.

Para el pase a la situación de plantilla fija no se exigirá nuevo periodo de prueba.

Art. 8.º cuando un trabajador fijo discontinuo cubra una vacante con carácter continuo, lo hará con el nivel que tenía cuando trabajaba como fijo discontinuo.

En este caso, se le reconocerá el tiempo efectivo de trabajo que tuviese acreditado como fijo discontinuo, cara a la antigüedad en la Empresa y consiguiente derecho a promoción de nivel.

Art. 9.º El personal fijo discontinuo quedará ordenado mediante su encuadramiento en un único escalafón.



Dicho escalafón se confeccionará teniendo en cuenta la antigüedad en vuelo (fecha de su primer contrato de fijo discontinuo como TCP y, en igualdad de fechas, el orden de calificación otorgado por la Compañía en el curso correspondiente).

La Dirección de la Compañía confeccionará al 31 de diciembre de cada año el escalafón del personal fijo discontinuo a que se refiere este artículo, que será publicado en la primera quincena del mes de marzo, con las anotaciones pertinentes motivadas por las posibles renunciaciones voluntarias al pase a plantilla fija de actividad continuada.

Cuando un tripulante de cabina de pasajeros fijo discontinuo disfrute de una excedencia voluntaria, su puesto en el escalafón se verá afectado por la deducción del tiempo de duración de dicha excedencia.

Art. 10. Se considera antigüedad administrativa el tiempo de trabajo efectivo 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. En cambio, no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

Art. 11. Los TCP's fijos discontinuos quedarán adscritos a una de las dos flotas DC-9 y B-727, y según las necesidades de la Compañía.

La incorporación a flota vendrá determinada por la adscripción a B-727, en su caso, de los fijos discontinuos más antiguos, de acuerdo con el número de orden, salvo opción expresa en otro sentido comunicada con la oportuna antelación y previamente al inicio del período de actividad.

Art. 12. El régimen de trabajo y descanso de los trabajadores fijos discontinuos será el fijado en el capítulo VI del vigente Convenio Colectivo, con las siguientes excepciones:

- a) Excepciones: Artículos 72 y 74.
- b) Particularidades:

En cuanto al número de días de vacaciones, los TCP's fijos discontinuos tendrán los mismos que los correspondientes a trabajadores fijos de su grupo en la parte proporcional al tiempo trabajado durante el año.

Los días de vacaciones que puedan corresponder en función del período de actividad se asignarán en función de las necesidades de la Compañía durante el mismo.

No obstante, en los supuestos excepcionales de necesidades comprobables, la Dirección podrá conceder algún o algunos días de vacaciones al trabajador de que se trate.

Dada la naturaleza de estos contratos, quedarán excluidos de la asignación de residencias y destinos.

#### Destacamentos:

Estarán sujetos a la asignación de destacamentos forzosos en los términos previstos en el Convenio.

En cuanto a destacamentos voluntarios, tendrán opción a aquellas vacantes que no sean cubiertas con personal fijo de actividad continuada, con carácter voluntario, siempre que el preaviso general para el mismo se inicie transcurridos quince días desde el comienzo del período de prestación de servicios y la duración del destacamento quede comprendida dentro de su ámbito temporal.

En cuanto a la petición, puntuaciones, asignación y días libres correspondientes, se aplicará el sistema regulado en Convenio referido al grupo de fijos de actividad continuada.

Art. 13. A su ingreso, las retribuciones básicas de los TCP's fijos discontinuos serán las correspondientes a un tripulante de cabina de pasajeros encuadrado en el nivel 7 de la tabla salarial vigente en cada momento. Asimismo les será de aplicación lo dispuesto en el capítulo VII de este Convenio Colectivo y tablas, con excepción de los artículos 91, 100, 101, 102 y 106.

Art. 14. Cambio de nivel: Cada veinticuatro meses de prestación de servicios efectivos en vuelo, y cumplidos los requisitos del artículo 29 de este convenio, el trabajador fijo discontinuo pasará a percibir la retribución básica establecida en la tabla salarial vigente para el nivel inmediatamente superior.

La situación de baja laboral por accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, dentro de un período de contratación determinado, se considerará a efectos de esta progresión económica como de prestación efectiva de servicio durante dicho período.

Art. 15. El premio de antigüedad estará configurado por la percepción de un 5 por 100 del sueldo base del nivel alcanzado por cada veinticuatro meses Trabajados efectivamente en la Compañía, con el límite legal establecido en el Estatuto de los trabajadores para este tipo de percepción.

Art. 16. Durante las vacaciones reglamentarias, el trabajador percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, tomán-

dose como base de cálculo, en los meses en que no haya habido prestación efectiva de servicio, las horas de vuelo garantizadas. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

A la finalización de cada temporada, este personal devengará la regularización que corresponda, manteniendo el personal fijo discontinuo la relación laboral con la Empresa en los términos pactados en este Convenio.

Art. 17. 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 en su condición de TCP. Todo ello sin perjuicio del tratamiento económico y sanitario que corresponda a la Seguridad Social en cada circunstancia.

En el supuesto de incapacidad definitiva para la profesión de TCP, el tripulante se integrará como trabajador fijo discontinuo de tierra, con los derechos económicos que como tal pueden corresponderle.

La Compañía mantendrá la cobertura de los riesgos derivados de las situaciones de fallecimiento, pérdida definitiva de licencia e incapacidad permanente absoluta para todo trabajo, bajo los siguientes criterios tentativos:

- Indemnización por fallecimiento o incapacidad permanente absoluta para todo trabajo, 2.000.000 de pesetas, e indemnización por pérdida definitiva de licencia, 1.000.000 de pesetas.

- Las causas que dieran lugar a la incapacidad permanente absoluta para todo trabajo y/o a la pérdida definitiva de licencia mencionada habrán de ser de origen orgánico y clínicamente objetivables, y no imputables a la voluntariedad o negligencia del trabajador.

- La pérdida definitiva de licencia habrá de ser dictaminada por el CIMA y la incapacidad permanente absoluta para todo trabajo por los correspondientes Organismos de la Seguridad Social.

- Las indemnizaciones citadas no podrán ser acumulativas, percibiéndose la mayor de ellas cuando concurren varias de dichas situaciones o, en su caso, la diferencia entre la percibida en primer término y la que pudiera corresponder con posterioridad.

- La cobertura de tales riesgos corresponderá a la Compañía y a los intesados, en proporción del 60 y 40 por 100, respectivamente, de la prima que por tal motivo haya de abonarse. Para el percibo de la indemnización por pérdida definitiva de licencia será preciso haber cotizado por un período mínimo de veinticuatro meses de servicios efectivos de vuelo. El trabajador podrá optar por cotizar durante un período mínimo ininterrumpido de veinticuatro meses, corriendo, en este caso, a su exclusivo cargo las cuotas de trabajador y Empresa durante los períodos de inactividad en la Compañía.

La Compañía y la representación social estudiarán la posibilidad de desarrollar la normativa sobre Fondo Solidario Interno (capítulo VIII), Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo (capítulo IX y anexo 7) y cese temporal y definitivo en vuelo (anexo 2) de los TCP's de actividad continuada, en relación con el carácter temporal de la prestación de servicios de los TCP's fijos discontinuos.

Art. 18. En materia de vestuario, se aplicará a los TCP's fijos discontinuos la normativa establecida para los continuos, 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.

Art. 19. En materia de billetes gratuitos o con descuento, los trabajadores fijos discontinuos se regirán por la normativa que se incluye en esta parte segunda del Convenio.

#### Concesión de billetes gratuitos y con descuento al personal fijo discontinuo tripulante de cabina de pasajeros

A) *Concesión general titular y beneficiarios.*-1. A partir de los seis meses de trabajo efectivo como fijo discontinuo, se concederán doce segmentos de tarifa gratuita sin reserva de plaza (ID00R2) en la totalidad de la red, excepto en vuelos transatlánticos.

Este derecho podrá seguir siendo ejercitado cada vez que se completan doce meses de trabajo efectivo, contados siempre a partir del uso de la última concesión.

2. Si, pasados veinticuatro meses de trabajo efectivo, no se hubiera utilizado billete tarifa gratuita, tendrán derecho a cuatro segmentos con reserva de plaza (ID00R1) sujetos a las correspondientes épocas restrictivas.

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

4. Para utilizar la totalidad de la red serán necesarios un mínimo de treinta y seis meses de trabajo efectivo como fijo discontinuo.



B) *Concesión particular.*—A partir de los seis meses de trabajo efectivo:

1. Concesión de cuatro segmentos (ID00R1) en la red que le corresponda (excepto red transatlántica) para el titular y otro para el cónyuge con motivo de contraer matrimonio.

2. Concesión de un billete de ida y vuelta al titular y otro a su cónyuge con (ID00R1) con motivo de fallecimiento de hijos, padres o hermanos, incluso parentesco político. Este billete se emitirá al aeropuerto más cercano al lugar del óbito.

3. 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 médica certificada, de un TCP 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.

4. Destacamento: Concesión de un billete gratuito I para los familiares del tripulante que tengan reconocido el derecho a billetes en el caso de destacamento superior a veintiocho días de duración.

C) *Beneficiarios.*—Se consideran familiares beneficiarios al cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años de edad que vivan y dependan económicamente del titular, así como otros familiares de primer grado, previa demostración documental de los requisitos de convivencia y dependencia económica.

En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad y divorcio los hijos legalmente reconocidos estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad o emancipación, siempre que el titular mantenga la patria potestad.

Estos beneficiarios no será obligación que viajen junto con el titular, pero sí será imprescindible que éste haya cumplido los plazos de trabajo efectivo fijados anteriormente.

D) *Epocas restrictivas.*—Los billetes ID00R1, citados en el punto 2, apartado A), están sujetos a los siguientes períodos en los que no se podrá efectuar reserva:

- 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.

E) *Validez.*—Los billetes tarifa gratuita o con descuento obtenidos por los trabajadores o beneficiarios dentro del año natural tendrán como límite de validez la fecha de 31 de enero del año siguiente al de su emisión, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizará en la fecha que terminen los mismos.

F) *Cargos de emisión.*—Todos los billetes de tarifa gratuita tendrán el siguiente cargo de emisión:

	Pesetas
Red nacional (excepto Península/Canarias y v.v.).....	150
Península/Canarias y v.v.....	300
España/Europa y v.v.....	600
España/Africa norte y v.v.....	600
Resto red.....	900

Las cantidades citadas se aplicarán por cada segmento o cupón de vuelo, estando incluidos en ellas los impuestos y seguros, pero no la tasa de aeropuerto formada por la tasa de salida y obvención.

G) *Billetes con descuento.*—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.

H) *Clase de servicio.*—Todos los billetes serán emitidos en clase turista/económica.

#### DISPOSICION FINAL

Los tripulantes de cabina de pasajeros fijos discontinuos se registrarán, en su relación laboral con la Compañía, por las normas dispuestas en esta parte segunda del IX Convenio Colectivo para todos los temas que en ella se contienen, quedando anuladas y sin efecto las existentes anteriormente.

En las materias aquí no reguladas será aplicable, con carácter supletorio, la normativa correspondiente a los TCP's fijos de actividad continuada contenida en la parte primera de este Convenio, total o parcialmente, siempre y cuando no se excluya expresamente y sea compatible con la situación derivada del carácter de prestación de servicios de temporada de los TCP's fijos discontinuos.

#### TERCERA PARTE

##### Regulación de las condiciones de los tripulante de cabina de pasajeros con contrato temporal

Artículo 1.º Se considerará trabajador temporal al contratado por tiempo determinado, en cualquiera de las modalidades de

contratación que la legislación española permita en cada momento.

Art. 2.º 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.

Art. 3.º El régimen de trabajo y descanso de los TCP's 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.

Art. 4.º Como descanso, el trabajador disfrutará de treinta días libres al trimestre natural, con un mínimo de nueve días al mes.

Art. 5.º 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.

Art. 6.º Los límites máximos de horas de vuelo contadas calzo a calzo serán los consignados en el artículo 78 del Convenio para los vuelos largos. Igualmente, los límites de actividad aérea serán los especificados en el artículo 77 del Convenio, incrementados en una hora en todos los casos, todo ello sin perjuicio de las facultades que las leyes otorgan al Comandante de la aeronave. A partir del 1 de enero de 1987, estos límites serán los mismos que los establecidos para TCP's fijos.

Art. 7.º Estarán excluidos de la asignación de destacamentos, residencias y destinos voluntarios, pero no de los destacamentos forzosos cuandolas necesidades de la Compañía lo requieran.

Art. 8.º Las retribuciones básicas de los TCP's con contrato temporal serán las correspondientes a un tripulante de cabina de pasajeros encuadrado en el nivel 7 de la tabla salarial vigente en cada momento, complementadas con las retribuciones variables establecidas en Convenio para un tripulante de nuevo ingreso en función de la actividad realizada.

Art. 9.º Los trabajadores que suscriban contrato temporal permanecerán en período de prueba durante el mismo tiempo de trabajo efectivo que se exija a los TCP's con contrato fijo de actividad continuada y con los mismos efectos.

Art. 10. A los efectos de su posible pase a la situación de fijos discontinuos, los TCP's con contrato temporal estarán incluidos en una relación de personal con arreglo a los siguientes criterios:

- Mayor número de contratos.
- En igualdad, el de fecha más antigua.
- A igualdad de número y fecha, mayor calificación en el curso de selección.

A tal efecto se convalida la relación existente a la entrada en vigor de este Convenio, elaborada en su momento con estos criterios.

En el supuesto de que un trabajador temporal decidiese no incorporarse voluntariamente al ser llamado por la Compañía, será dado de baja de la citada relación. Por el contrario, permanecerá en la misma en los supuestos de prestación de servicio militar obligatorio, nombramiento para un cargo público, ausencia por maternidad, gestación y enfermedad grave, previa justificación de estas situaciones, cuando sean causas que impidan su no comparecencia al llamamiento de la Empresa.

Art. 11. Los TCP's temporales quedarán adscritos a una de las dos flotas DC-9 y B-727 y según las necesidades de la Compañía.

Art. 12. 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 2.000.000 de pesetas.
- La prima de cobertura de estos riesgos corresponderá a la Compañía y a los interesados en la proporción del 60 y 40 por 100, respectivamente.

Art. 13. En materia de vestuario se aplicará a los TCP's 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.

Art. 14. En los casos de destacamentos forzosos, el TCP temporal tendrá anualmente derecho a un billete gratuito II, de ida y vuelta, desde el lugar en que se encuentre destacado a la base principal y regreso, para su utilización dentro del periodo de duración del destacamento.

#### DISPOSICION 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.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**1525** *ORDEN de 22 de diciembre de 1986 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 53.653/1984, promovido por la Asociación Española de Gemólogos y Especialistas en Diamante, contra resolución de este Ministerio de 5 de octubre de 1984.*

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 53.653/1984, interpuesto por la Asociación Española de Gemólogos y Especialistas en Diamante, contra resolución de este Ministerio de 5 de octubre de 1984, se ha dictado con fecha 6 de octubre de 1986, por la Audiencia Nacional, sentencia cuya parte dispositiva es como sigue:

Fallamos: Que rechazando la causa de inadmisibilidad alegada por la representación del Estado, debemos desestimar y desestimamos el presente recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Asociación Española de Gemólogos y Especialistas en Diamante, contra Resolución del Ministerio de Industria y Energía, de 20 de diciembre de 1983, que denegó la petición iniciadora del procedimiento de creación del Colegio Oficial de Gemólogos y Especialistas en Diamante, así como contra la Resolución desestimatoria de dicho Ministerio, del recurso de reposición interpuesto contra la anterior de fecha 5 de octubre de 1984; sin expresa condena en costas. Así por esta nuestra sentencia, que se notificará haciendo la indicación que prescribe el artículo 248.4 de la Ley Orgánica 6/1985, y testimonio de la cual será remitido en su momento a la Oficina de origen a los efectos legales, junto con el expediente en su caso, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el Boletín Oficial del Estado.

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

Madrid, 22 de diciembre de 1986.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Miguel Angel Feito Hernández.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

**1526** *ORDEN de 22 de diciembre de 1986 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, en el recurso contencioso-administrativo número 986/1982, promovido por don Jesús Ortega Garzón y otros, contra desestimación presunta de este Ministerio.*

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 986/1982, interpuesto por don Jesús Ortega Garzón y otros, contra desestimación presunta de este Ministerio, sobre incompatibilidad de su empleo de carrera en el Ministerio de Industria y Energía, y sus cargos de Delegados del Colegio Oficial de la Ingeniería Técnica Minera y de Peritos de Minas de Madrid, se ha dictado con fecha 4 de marzo de 1986, por la Audiencia Territorial de Madrid, sentencia cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que debemos desestimar y desestimamos el recurso contencioso-administrativo número 986/1982, interpuesto por el Procurador señor Gandarillas, en nombre y representación de don Jesús Ortega Garzón y demás mencionados en el primer considerando, contra la resolución de 30 de abril de 1982, y contra la desestimación presunta de la reposición interpuesta el 1 de julio de

1982, y en consecuencia, debemos declarar y declaramos su conformidad con el ordenamiento jurídico y su plena vigencia y eficacia. Sin costas.-Así por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Madrid, 22 de diciembre de 1986.-P. D. (Orden de 30 de junio de 1980), el Subsecretario, Miguel Angel Feito Hernández.

Ilmo. Sr. Subsecretario.

**1527** *ORDEN de 23 de diciembre de 1986 por la que se modifica la de 14 de mayo de 1986, por la que se declaran de obligado cumplimiento las especificaciones técnicas de los aparatos sanitarios cerámicos para utilizar en locales de higiene corporal, cocinas y lavaderos para su homologación por el Ministerio de Industria y Energía.*

La Orden de 14 de mayo de 1986, establece la sujeción a normas técnicas de los productos que en la misma se reseñan, disponiendo que su importación requiere la previa homologación del Ministerio de Industria y Energía. Esta exigencia, válida con carácter general, precisa complementarse con un régimen específico para la importación de productos originarios de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, que podrá realizarse aun cuando no hayan sido previamente homologados, si han sido legalmente fabricados y comercializados en un Estado miembro y cumplen la reglamentación y los procedimientos de fabricación establecidos en cualquier Estado de la Comunidad Económica Europea, Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.-Se modifica la Orden de 14 de mayo de 1986 por la que se declaran de obligado cumplimiento las especificaciones técnicas de los aparatos sanitarios cerámicos para utilizar en locales de higiene corporal, cocinas y lavaderos para su homologación por el Ministerio de Industria y Energía, incorporando la siguiente disposición adicional:

«Los productos a que se refiere la presente Orden originarios de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea, podrán ser importados en territorio español aun cuando no hayan sido previamente homologados, si han sido legalmente fabricados y comercializados en un Estado miembro y cumplen la reglamentación y los procedimientos de fabricación establecidos en cualquier Estado miembro de la misma Comunidad. En este supuesto, la Administración requerirá del importador, como requisito previo a la importación, los documentos que acrediten las referidas circunstancias extendidos por una Entidad reconocida oficialmente en un Estado miembro.»

No obstante lo anterior, la Administración española podrá, ante sospechas fundadas o denuncias de parte, exigir, asimismo, la presentación de un certificado emitido por un Organismo reconocido por el Ministerio de Industria y Energía, que acredite el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior.

Segundo.-La presente Orden entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.  
Madrid, 23 de diciembre de 1986.

CROISSIER BATISTA

Ilmo. Sr. Director general de Industrias Químicas, de la Construcción, Textiles y Farmacéuticas.

**1528** *RESOLUCION de 28 de noviembre de 1986, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, declarada firme, en el recurso contencioso-administrativo número 55/1982, promovido por don Jorge Utrilla Ariño contra acuerdos del Registro de 5 de septiembre de 1980.*

En el recurso contencioso-administrativo número 55/1982, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por don Jorge Utrilla Ariño contra resoluciones de este Registro de 5 de septiembre de 1980, se ha dictado, con fecha 16 de febrero de 1985, por la