

**ANEXO IV
HORAS EXTRAS (1988)**

Nivel salarial del Convenio	Con el 75 por 100 de recargo
III.....	1.471
IV.....	1.326
V.....	1.228
VI.....	1.192
VII.....	1.119
VIII.....	1.090
IX.....	1.064

ANEXO V

COMPLEMENTO PUESTO DE TRABAJO EN LA FABRICA DE EL PRAT Y HOSPITALET

Los trabajadores de las Secciones que en diciembre de 1987 tenían asignado este complemento, lo seguirán percibiendo incrementado en un 5,5 por 100, calculado sobre las cantidades percibidas en diciembre de 1987 para cada nivel y puesto de trabajo.

Dicho complemento no afecta al grupo de empleados de los referidos Centros.

ANEXO VI

PLUS DE NOCTURNIDAD (1988)

Nivel salarial	Pesetas día
I.....	1.065
II.....	906
III.....	862
IV al IX.....	847

ANEXO VII

SALARIOS DE LA VALORACION DE PUESTOS DE TRABAJO

	Año 1987	Miles de pesetas año 1988
Nivel 1.....	938.020	990
Nivel 2.....	1.023.293	1.080
Nivel 3.....	1.108.568	1.170
Nivel 4.....	1.164.850	1.229
Nivel 5.....	1.185.315	1.251
Nivel 6.....	1.212.604	1.280
Nivel 7.....	1.246.714	1.316
Nivel 8.....	1.287.646	1.359
Nivel 9.....	1.347.337	1.422
Nivel 10.....	1.420.674	1.499
Nivel 11.....	1.516.181	1.600
Nivel 12.....	1.647.502	1.739
Nivel 13.....	1.814.643	1.915
Nivel 14.....	2.051.704	2.165
Nivel 15.....	2.360.400	2.491
Nivel 16.....	2.805.530	2.960

6840

RESOLUCION de 25 de febrero de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima», Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima», Tripulantes de Cabina de Pasajeros, que fue suscrito con fecha 22 de julio de 1987; de una parte, por miembros del Comité de Empresa de la citada razón social, en representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 25 de febrero de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «AVIACION Y COMERCIO, SOCIEDAD ANONIMA», TRIPULANTES DE CABINAS DE PASAJEROS

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ambito territorial.*—El ámbito de 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 *Ambito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla de «Aviación y Comercio, Sociedad Anónima» (AVIACO), encuadrados en el grupo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, en las situaciones contempladas en el mismo. Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con contrato temporal se regirán por lo establecido en el anexo VII. El capítulo I de este Convenio, con excepción del artículo 14 —regulación de empleo—, será común para los dos grupos de trabajadores indicados.

El personal fijo de plantilla que haya cesado o cese en el futuro en el servicio activo de vuelo (escala pasiva de vuelo) se regirá por lo expresamente regulado en el anexo III.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1987, excepto para aquellos conceptos que tengan señalados expresamente una fecha distinta al efecto, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1988. Este Convenio será prorrogable por la tácita, por períodos de doce meses, si, con una antelación mínima de un mes a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente su rescisión o revisión por cualquiera de las partes.

La tabla salarial y el resto de los conceptos retributivos tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre de 1987. Las cuantías de estos conceptos, que regirán para 1988, deberán negociarse y tendrán vigencia desde el 1 de enero de 1988.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuántas mejoras económicas se establecen en este Convenio no producirán la compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pactado, tuviese ya otorgadas la Compañía. Por el contrario, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

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 artículo 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 *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia de este Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior a la pactada, el presente Convenio será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

Art. 7.º *Readaptación de Tripulantes de Cabina de Pasajeros.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos los avances de la técnica o normas recibidas de la autoridad aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones, la Dirección, con respecto tan sólo a los Tripulantes que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo, de análoga o superior consideración, o en tierra en caso de que aquéllos no existieran. En tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

Asimismo, la Compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo y garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles a aquellos Tripulantes que no pudieron superar las pruebas exigidas para la readaptación.

En caso de que hubiera que hacer uso de la readaptación especificada en este artículo, la Comisión Interna estudiará el procedimiento a seguir.

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 para la protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda acción u omisión voluntaria 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 anterioridad a la prestación de servicio en cualquier 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 actividades.*—Los Tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea, retribuida o no retribuida, en otras Compañías, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente.

Art. 11. *Banalización de Tripulantes de Cabina de Pasajeros.*—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase de aeronaves que la Compañía utilice en régimen de alquiler y en las Compañías asociadas o concertadas con aquéllas, siempre que actúen en equipo (tripulación de Cabina de Pasajeros completa de AVIACO) y que dichas aeronaves sean operadas por tripulaciones técnicas completas de AVIACO o IBERIA.

Para realizar servicios de vuelo con tripulaciones técnicas de otras Compañías distintas a AVIACO o IBERIA, dichos servicios habrán de ser previamente pactados con la Comisión Interna. A tal efecto, y en defecto de voluntarios, la Compañía establecerá los correspondientes turnos entre sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros, del más moderno al más antiguo, según el escalafón profesional y dentro de cada flota y función.

Art. 12. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de AVIACO 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.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los Tripulantes el acceso a los Manuales vigentes de Operaciones y de Operación 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.

Art. 13. *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestare a soluciones dudosas, se aplicará, en cada caso concreto, aquella que sea más favorable a los Tripulantes.

Art. 14. *Regulación de empleo.*—Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera autorizada y no afectara a la totalidad de la plantilla, y a salvo de lo estipulado en las disposiciones legales vigentes, se considerará al grupo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros en su conjunto en orden inverso a su antigüedad laboral.

CAPITULO II

Definiciones, funciones y clasificaciones

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES Y FUNCIONES

Art. 15. *Alcance de las definiciones.*—Se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo, en el ámbito laboral, esta redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación sobre cualquier otra existente.

Art. 16. *Tripulante.*—Persona a quien la Dirección de AVIACO puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo

durante la preparación, realización y finalización del vuelo en que tome parte.

Art. 17. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de AVIACO para la realización de un servicio de vuelo.

Art. 18. *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. 19. *Sobrecargo.*—Tripulante de Cabina de Pasajeros que, superados los cursos de capacitación y nombrado por la Compañía, desempeña, por delegación del Comandante, el mando de la tripulación de Cabina de Pasajeros para dirigir, supervisar y realizar las operaciones de aquélla.

Los Sobrecargos habrán de tener la nacionalidad española.

SECCIÓN SEGUNDA: CLASIFICACIONES

Art. 20. *Clasificación laboral.*—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se clasifican, a efectos laborales, en un grupo profesional de igual denominación.

Art. 21. *Antigüedad laboral.*—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de AVIACO y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria o por maternidad.

Art. 22. *Escalafón laboral.*—La Empresa cerrará el día 31 de diciembre de cada año un escalafón laboral en el que encuadrará a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, ordenados de acuerdo con el tiempo de servicios efectivos en su grupo.

En caso de igualdad se colocará en primer lugar al que tenga mayor antigüedad en la Empresa, y si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

Como mínimo deberán figurar en el escalafón, referidos a todos y cada uno de los trabajadores, los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Empresa.
- Fecha de nombramiento para dicho grupo.
- Nivel económico alcanzado.

La Empresa deberá remitir a la Delegación de Trabajo correspondiente un ejemplar del escalafón.

Dentro de los tres primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal el escalafón cerrado al 31 de diciembre del año anterior. Este tendrá un plazo de treinta días naturales, a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la que habrá de resolver en idéntico plazo. En caso de serle denegada la reclamación, podrá acudir, en el plazo de cincuenta días naturales, computados desde el día siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción competente. Cuando la Empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de cincuenta días comenzará a contarse desde el día siguiente al vencimiento de aquél.

Art. 23. *Clasificación económica.*—Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un Tripulante pueda alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos, con independencia de su puesto de trabajo.

Se establecen los niveles 1C, 1B, 1A, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

Art. 24. *Escalafón profesional de Tripulantes de Cabina de Pasajeros. Ordenación de Sobrecargos.*—En este escalafón se relacionarán, especificando la edad y antigüedad en la Compañía, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros por el tiempo efectivo de servicio en la Compañía. De ser igual este tiempo, se ordenarán de acuerdo con su fecha de ingreso en el grupo laboral, y si ésta fuera la misma, según las calificaciones obtenidas a la vista de las condiciones que acrediten y de las pruebas superadas.

A partir del 1 de enero de 1987, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que hayan disfrutado de excedencia, cuando se reincorporen serán escalafonados en el lugar que les corresponda ocupar de acuerdo con el tiempo efectivo de trabajo en la Compañía.

En hoja aparte se ordenarán los Sobrecargos por su fecha de suelta. En el caso en que un Sobrecargo hubiera cesado y volviera a ser nombrado, se le computará, a efectos del número de orden que le corresponda en la ordenación de Sobrecargos, el tiempo que ostentó el cargo citado.

Los Sobrecargos que, habiendo disfrutado excedencia, se reincorporen al servicio activo, pasarán a ocupar el lugar que les

corresponda de acuerdo con el tiempo que ostentaron dicho cargo, pasando a desempeñar su función cuando haya vacante y les corresponda.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que, habiendo disfrutado de excedencia, se hayan reincorporado a su puesto de trabajo con anterioridad al 31 de diciembre de 1986, mantendrán el puesto que tengan en el escalafón profesional cerrado a dicha fecha. En caso de que volvieren a disfrutar de excedencia, a su vuelta se les aplicará el párrafo segundo de este artículo.

Igual tratamiento se dará a los Sobrecargos en su ordenación.

El escalafón profesional y la ordenación de los Sobrecargos se cerrará el 31 de diciembre de cada año, publicándose antes del 31 de marzo siguiente. Las reclamaciones contra el mismo se plantearán conforme al procedimiento establecido en el artículo 22 respecto al escalafón laboral.

De acuerdo con este escalafón, y con la ordenación de los Sobrecargos, en su caso, se regulará la concesión de vacaciones, desplazamientos, cambios de avión, permisos sin sueldo, banalización y vuelos especiales.

CAPITULO III

Ingreso, progresión y promoción

Art. 25. *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 Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP'S) se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en los artículos 26 y 27.

Art. 26. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los aspirantes para ingresar en la Compañía serán fijadas por la Dirección, quien establecerá en cada momento las pruebas médicas y de aptitud correspondientes.

La representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros podrá proponer las pruebas que juzgue oportunas a la Dirección, quien habrá de comunicar a los representantes las que definitivamente establezca, con una antelación mínima de diez días a la fecha en que se hagan públicas.

Art. 27. *Preferencia para el ingreso.*—En igualdad de condiciones tendrán preferencia para el ingreso, además de las establecidas con carácter general, por la legislación vigente:

Quienes desempeñen o hayan desempeñado funciones en la Empresa.

Esta preferencia no será tenida en cuenta en el supuesto de que constare nota desfavorable respecto de la persona de que se trate.

Art. 28. *Cambio de avión de Tripulantes de Cabina de Pasajeros.*—La asignación de Tripulantes de Cabina de Pasajeros a las flotas se hará de acuerdo con las necesidades de éstas, por el orden del escalafón profesional correspondiendo a los de número más bajo la flota de superior categoría.

Esta norma no será de aplicación a los TCP'S calificados como intérpretes, para cuya asignación se tendrá en cuenta el número de ellos que necesite cada flota, si bien, determinado ese número, la selección de intérpretes se hará de acuerdo con el escalafón profesional.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros podrán volar dos tipos de avión, se requiera o no calificación. El primero de ellos será el que les corresponda conforme a los criterios expuestos en los párrafos precedentes; el segundo será el consecutivo superior o inferior, aplicándose los mismos criterios, en las siguientes condiciones:

Cuando una flota requiera reducción o aumento de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, estos podrán ser reprogramados en su segunda flota.

En un mismo mes no podrá programarse volar en dos flotas distintas.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros también podrán prestar servicios en su segunda flota, cuando previamente se hayan utilizado la totalidad de los tripulantes de servicio en aquella, salvo que lo previsto pueda suponer un retraso.

Art. 29. *Asignación voluntaria de tipo de avión.*—Cuando un Tripulante de Cabina de Pasajeros solicite pasar a tipo de avión de inferior categoría al que, según el escalafón profesional, le corresponda, o permanecer en el que se tenga asignado cuando proceda paso a otro superior, se accederá a su solicitud dentro del plazo de dos meses y quedará obligado a permanecer en el que voluntariamente haya elegido durante un período mínimo de doce meses. Estas peticiones habrán de presentarse por escrito y se concederán por orden de recepción y, en caso de igualdad en la fecha de la misma, por antigüedad en el escalafón profesional; además, tendrán preferencia los TCP'S que no hayan utilizado anteriormente su facultad de renuncia.

En el caso de que un TCP solicite asignación voluntaria de tipo de avión, una vez cumplido los doce meses que en el mismo se

determinan, si desea seguir en el avión elegido tendrá que hacer nueva solicitud y cumplir nuevamente el plazo anteriormente citado. En caso de que, por necesidades de programación, se necesitase retirar algún Tripulante de Cabina de Pasajeros de la flota en la que está voluntariamente, se retirará el último que solicitó pertenecer a dicha flota.

Art. 30. *Promoción.*—La promoción de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros vendrá dada por el cambio de nivel en su grupo laboral.

Art. 31. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se producirá cuando se cumplan las tres condiciones siguientes:

a) Haber permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto para promocionar a los niveles 1A, 1B y 1C, en que se requiere una permanencia en el nivel anterior de tres, cinco y tres años respectivamente. Para promocionar al nivel 7 se deberá haber permanecido en el nivel 8, seis meses.

b) Haber completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por la flota o flotas en que hayan permanecido durante este tiempo, excepto quienes hayan desempeñado funciones directivas o sindicales o las gestantes que trabajen en tierra.

c) Haber superado satisfactoriamente, para lo que tendrán un máximo de dos oportunidades, los cursos y pruebas de aptitud a que hubiesen sido sometidos por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión, como los periódicos de comprobación y calificaciones de aptitud profesional requeridas por la Autoridad Aeronáutica.

Art. 32. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando un Tripulante de Cabina de Pasajeros, cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 31, no supere los exigidos en el apartado c) del mismo artículo, quedará diferida su promoción en el doble del tiempo exigido para la promoción normal, o hasta que haya superado satisfactoriamente la prueba o pruebas no realizadas.

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

Art. 33. *Consideración a grado superior.*—La Compañía, en uso de sus facultades, podrá dar la consideración a grado superior, a los tripulantes que considere oportuno, con los efectos económicos que corresponden.

Art. 34. *Opción a cambio de grupo.*—El Tripulante de Cabina de Pasajeros 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 de servicio.

Todo TCP que cambie de grupo ingresará en el nuevo por el último nivel, sin que pierda los derechos que a efectos de antigüedad laboral le correspondan de acuerdo con el artículo 21.

En el supuesto de no superar el período de prueba de seis meses, volverá a su situación anterior como Tripulante de Cabina de Pasajeros.

CAPITULO IV

Situación del personal

Art. 35. *Vinculación.*—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, según su permanencia en la Empresa, pueden ser fijos o contratados conforme a la legislación vigente.

Todos los TCP'S, cualquiera que sea el tipo de contrato que les vincule con la Compañía, deberán ser de nacionalidad española.

La Compañía podrá contratar personal extranjero sólo cuando domine idiomas no hablados por españoles y únicamente por el tiempo que estén previstas las series de vuelos que les hagan necesarios.

Art. 36. *Fijos.*—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 37. *Período de prueba.*—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, al ingresar en la Compañía, permanecerán en situación de prueba durante un período de tres meses, cualquiera que sea la forma de contratación. Durante dicho período la Compañía y el Tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Los TCP'S de nuevo ingreso, en esta situación, percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral.

El período de prueba será considerado a todos los efectos como de tiempo efectivo trabajado.

Art. 38. *Tripulantes de Cabina de Pasajeros en plantilla.*—Los TCP'S en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

En activo.

Comisión de Servicio.

Licencia retribuida o no.
Excedencia voluntaria.
Excedencia forzosa.
Servicio Militar.
Baja por enfermedad o accidente.
Suspensión de actividad.
Escala pasiva y cese temporal en vuelo.

Art. 39. Tripulantes de Cabina de Pasajeros en activo.—Son los TCP'S que, superado el periodo de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación a los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente o aún simultáneamente con su actividad de vuelo efectúan periodos de instrucción, tanto en tierra y como en vuelo, y los que se encuentran en Comisión de Servicio.

Art. 40. *Comisión de Servicio.*—Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los Tripulantes de Cabina de Pasajeros 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 sindical de los TCP'S, según lo establecido expresamente para este tema por las partes, y cualquier otra actividad similar.

Art. 41. *Tripulantes de Cabina de Pasajeros con licencia:*

A) Licencia retribuida.—La Compañía concederá licencia retribuida a los TCP'S que lo soliciten, siempre que medien las causas siguientes, y por el tiempo que se señala:

1. Tres días naturales, ampliables a cinco, por enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (incluido parentesco político), abuelos o nietos.

Dos días naturales, ampliables a cuatro, en caso de nacimiento de hijo.

Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral inmediato al óbito, por los familiares que se expresan en el primer párrafo de este apartado.

Un día natural, ampliable a tres, para asistir a boda de hijos, hermanos, incluso hermanos políticos.

En los casos enumerados se concederá licencia por el período máximo si los hechos que la justifican se produjeran fuera del lugar en que, a la sazón, tenga su domicilio, aunque sea con carácter temporal, el TCP en virtud de su situación laboral.

2. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

3. El tiempo indispensable para exámenes o para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.

4. Un día natural para traslado del domicilio habitual.

En todos los casos de licencia retribuida los empleados deberán informar con la mayor antelación posible a su Jefe inmediato, reservándose la Compañía el derecho a exigir los justificantes o certificados que acrediten la existencia de las causas que motivan su concesión.

B) Licencia no retribuida.—Anualmente los Tripulantes de Cabina de Pasajeros tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de treinta días, ininterrumpidos o no, para asuntos particulares.

La Compañía se obliga a conceder licencia no retribuida a un mínimo del 5 por 100 de los TCP'S. Igualmente se obliga a que los Tripulantes de Cabina de Pasajeros incluidos en los niveles 1C a 4 (inclusive) tendrán derecho hasta tres meses de licencia no retribuida, haciéndose cargo la Empresa del 100 por 100 de las cotizaciones de la Seguridad Social. En todos los casos, de acuerdo con las disponibilidades de personal en las flotas y bases en cada momento e independientemente de haber disfrutado las vacaciones anuales.

Las vacaciones forzosas tendrán prioridad sobre la licencia no retribuida.

En caso de gran demanda se concederá por antigüedad, no pudiendo ser concedido a la misma persona hasta que todos los solicitantes hayan disfrutado los mencionados treinta días.

Las peticiones de licencia deberán solicitarse por escrito, como mínimo con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificaciones en el nombramiento del servicio.

A los TCP'S que se encuentren en los niveles comprendidos entre el 8 y el 5 (ambos inclusive) no se les computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía el tiempo de licencia no retribuida, cuando ésta sea superior a un mes ininterrumpido dentro del año.

A los TCP'S que se encuentren en los niveles comprendidos entre el 4 y el 1C (ambos inclusive) no se les computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía el tiempo de licencia no retribuida, cuando ésta sea superior a tres meses ininterrumpidos dentro del año.

Las cotizaciones del Montepío de Loreto se mantendrán durante los periodos de licencia no retribuida y la parte correspondiente al Tripulante de Cabina de Pasajeros se le descontará en la primera nómina que cobre al incorporarse al servicio activo en la Compañía.

Art. 42. *Excedencia voluntaria.*—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, con un tiempo mínimo de un año 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:

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

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

No existirá para la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada quince o fracción de la plantilla dentro de este grupo.

No se computarán a efectos de este cupo las excedencias por hijos menores de tres años o forzosas, concedidas al amparo de las normas laborales vigentes.

2. La petición de excedencia, con la que se justificará suficientemente la causa por la que se pide, se resolverá en el plazo de tres meses, contados desde su recepción, por la Empresa. Si no estuviera cubierto el cupo establecido se concederá en el expresado plazo; en otro caso, se relacionarán por orden cronológico las solicitudes, que irán siendo atendidas de acuerdo con éste. La concesión de excedencia será comunicada al interesado con quince días de antelación.

3. Inmediatamente antes de la reincorporación al servicio activo, los excedentes habrán de someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Compañía. El incumplimiento voluntario de esta obligación dará lugar a la pérdida del derecho a la reincorporación.

Durante el periodo de reentrenamiento y pruebas serán de aplicación al Tripulante las normas complementarias de Seguridad Social establecidas en Convenio.

La reincorporación habrá de solicitarse dentro del mes precedente a la fecha de fin de la excedencia y se producirá en la primera vacante que haya, realizados el reentrenamiento y pruebas, en la flota que corresponda según el escalafón profesional.

No se concederá nueva excedencia al TCP que haya disfrutado de esta situación, hasta transcurridos dos años de servicio efectivo desde su reincorporación.

4. La excedencia se solicitará determinando el tiempo que se desea, y éste no podrá ser aumentado más que en casos excepcionales y oída la Comisión Interna.

5. En casos muy excepcionales, y oída la Comisión Interna, podrán alterarse los tiempos de permanencia en esta situación y concederse excedencias fuera del cupo marcado.

6. A efectos de puntuación de vacaciones y desplazamientos se estará, en el momento de la reincorporación, a lo dispuesto en los artículos 96 y 104.

Art. 43. *Excedencia por hijos menores de tres años.*—Se aplicará en cada momento, de acuerdo con la legislación vigente.

Art. 44. *Excedencia forzosa.*—Darán lugar a esta situación el nombramiento por Decreto o elección para cargo político, sindical o de carácter público cuando su ejercicio sea incompatible con la prestación de servicios en AVIACO.

La misma consideración tendrá la proclamación como candidato oficial a una elección por el tiempo legalmente establecido para la campaña.

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

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

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

Art. 45. *Servicio militar.*—Los Tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, a prestar servicios militares obligatorios mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período le será computado como tiempo de servicio efectivo, y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutuabilidad y les será abonado el 50 por 100 de su

retribución, con exclusión de la prima garantizada por razón de viaje.

Art. 46. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al Tripulante que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médicos administrativos señalados.

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

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

Art. 47. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa o por la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Art. 48. *Preaviso en las peticiones de baja.*—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que deseen causar baja voluntaria en la Compañía deberán solicitarla, por escrito, con un mes de preaviso.

CAPITULO V

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 49. *Base.*—Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo o bien en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Art. 50. *Base principal.*—Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del Tripulante para su residencia habitual o, en su defecto, el domicilio social de la Compañía.

Art. 51. *Destacamento.*—Situación en la que se encuentra el Tripulante desplazado fuera de su base principal, por necesidades del servicio, y en régimen de permanencia por tiempo superior a nueve días, sin exceder de siete meses.

La duración máxima del destacamento forzoso será de un mes.

Art. 52. *Residencia.*—Situación en la que se encuentra el tripulante desplazado fuera de su base principal, por necesidades de la Compañía, y en régimen de permanencia por tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 53. *Destino.*—Situación en la que se encuentra el Tripulante desplazado fuera de su base principal, por necesidades de la Compañía, y en régimen de permanencia por tiempo superior a dos años.

Art. 54. *Vuelos de situación, posición y ferry.*—Son vuelos de situación los realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo. En los vuelos de situación se utilizarán billetes de servicio con plaza reservada.

Es vuelo de posición aquel en que se desplaza un avión para emprender un servicio programado o para auxiliar a otro avión averiado.

Se considera vuelo ferry al que como tal viene definido en el «Manual de Operaciones». En los vuelos ferry no podrán ir TCP'S.

Art. 55. *Tripulación de cabina de pasajeros mínima.*—La que como tal fije para cada caso y avin la autoridad aeronáutica.

Art. 56. *Tripulación de cabina de pasajeros operativa.*—Todas las tripulaciones de cabina de pasajeros, excepto en el «Fokker 27», deberán ir encabezadas por un sobrecargo, salvo que, por causas justificadas, haya de sustituirse un punto número 1.

Art. 57. *Tripulación de cabina de pasajeros reforzada.*—La que comprende tripulantes adicionales, poseedores de licencia y documentación correspondiente, que les permite ocupar puestos de trabajo en el avión, con objeto de facilitar a los miembros de la tripulación un descanso parcial en el vuelo.

Los Tripulantes adicionales serán: En «DC-8», un sobrecargo y un TCP; en «DC-9», un sobrecargo, y en «Fokker», un TCP.

Art. 58. *Tripulante de Cabina de Pasajeros en situación.*—Es el TCP que, por necesidades de programación, debe desplazarse por medio de transporte terrestre, aéreo o marítimo a un aeropuerto correspondiente a ciudad distinta de aquella en que se encuentra o desde éste, para empezar o terminar las obligaciones asignadas por la Compañía.

Art. 59. *Tiempo de vuelo.*—Se considera como tal el transcurrido desde el momento en que la aeronave, por su propia fuerza motriz y/o con ayuda de medios externos, se pone en movimiento para emprender el vuelo hasta que, realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores.

A efectos retributivos, el tiempo de vuelo será el establecido para cada tipo de avión y trayecto, más diez minutos de rodaje por etapa.

En el caso que el tiempo de vuelo efectuado en un tramo sobrepasa en más de quince minutos el tiempo preestablecido, el Tripulante percibirá el tiempo de vuelo real efectuado.

Cuando un trayecto no tenga predeterminada su duración, a efectos retributivos se computará el tiempo real más diez minutos de rodaje.

Art. 60. *Tiempo de vuelo estándar.*—Es el tiempo teórico que deberá resultar de efectuar la operación ajustada estrictamente al perfil de vuelo.

Perfil de vuelo.—Es la trayectoria hipotética que resulta de efectuar la operación ajustada a los recorridos normalizados de salida, la ruta encomendada, el recorrido normalizado de entrada y el procedimiento de aproximación por instrumentos, todo sin exceder las velocidades que para cada fase de vuelo impone el «Manual de Operaciones», las normas de la Compañía y la autoridad aeronáutica.

Art. 61. *Hora de vuelo nocturna y diurna.*—Será diurna la comprendida entre las ocho y las veintiuna horas del lugar donde se inició la actividad. Nocturna, la comprendida entre las veintiuna y las ocho horas del lugar donde se inició la actividad.

Art. 62. *Tiempo a disposición de la Compañía.*—Todo el tiempo que transcurra durante la realización de un servicio o serie de servicios, contado desde que el TCP hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base hasta su regreso a dicho aeropuerto más treinta minutos.

Art. 63. *Actividad complementaria.*—Todo el tiempo comprendido entre dos periodos de actividad aérea fuera de la base, destacamento, residencia o destino, excluido el tiempo de descanso.

La Compañía estudiará la posibilidad de establecer en el futuro una fórmula retributiva para esa actividad.

Art. 64. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación del tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un periodo de descanso para realizar un servicio de vuelo, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez terminado la última etapa de aquél.

Será diurna la realizada entre las ocho y las veintiuna horas locales, y nocturna, la restante.

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

En aquellos casos en los que el trámite de aduana, inmigración u otras causas de demora, no imputables a la tripulación, originen una permanencia en el aeropuerto superior a los treinta minutos aludidos en el párrafo anterior, el periodo de descanso que sigue comenzará y se computará de conformidad con el tiempo excedido.

Art. 65. *Actividad aérea incrementada.*—Es la que puede obtenerse cuando en un periodo de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

El descanso parcial en tierra permite prolongar los límites de la actividad aérea en la mitad del tiempo de descanso disfrutado, sin que aquella pueda exceder, en ningún caso, de dieciséis horas.

Art. 66. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía. Estas serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades de representación del personal.

Art. 67. *Etapas.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

Art. 68. *Servicio.*—El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios periodos de descanso parcial fuera de la base.

Art. 69. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base.

Art. 70. *Servicio de imaginaria.*—Es el asignado a un Tripulante para que permanezca a la inmediata disposición de la Compañía para emprender cualquier servicio o serie de servicios que se le asigne.

No se podrá programar un servicio de imaginaria y uno de vuelo en el mismo día, ni dos servicios de imaginaria o imaginaria y estén en días consecutivos.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía, el Tripulante deberá recibir el aviso para iniciar un servicio o serie de ellos con una antelación mínima de sesenta minutos.

El servicio de imaginaria asignado a continuación de un día libre comenzará a las siete horas locales. Si se realiza en instalaciones adecuadas en un aeropuerto, a esa hora deberá presentarse el Tripulante en ellas. En los demás casos, dicha hora será la primera en que se pueda tomar contacto con el Tripulante para la asignación del servicio o serie de ellos a realizar.

Cuando a un Tripulante de imaginaria se le asigne un servicio o serie de servicios sin regreso a base en el mismo día, se le notificará la duración prevista.

Si la imaginaria va seguida de un día no fijo, éste podrá ser cambiado sin el preaviso correspondiente cuando tenga que ser utilizado como consecuencia de un servicio que haya comenzado dentro del día de la imaginaria. Se intentará no programar días libres no fijos después del servicio de imaginaria.

Después de un servicio de imaginaria los TPC'S no habrán de prestarse al servicio subsiguiente antes de las siete horas locales del día posterior a la imaginaria.

Art. 71. Servicio de retén.—Tripulante en disposición de pasar a prestar un servicio con un preaviso de cuatro horas. A efectos de límite de programación el tiempo de retén no se computará como de actividad aérea.

Si el retén va seguido de un día libre no fijo, éste podrá ser cambiado sin el preaviso correspondiente, cuando tenga que ser utilizado como consecuencia de un servicio que haya comenzado dentro del día de retén. Se intentará no programar días libres no fijos después de un servicio de retén.

Art. 72. Incidencias.—Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos y a quien se le podrán nombrar los servicios que se consideren oportunos, incluyendo imaginaria y retén, con objeto de estabilizar la programación.

Este servicio se programará por meses completos y por rotación acumulativa entre todos los componentes de una flota, de modo que ningún Tripulante lo repita hasta que no se haya completado la rotación. Podrá, sin embargo, asignarse al Tripulante en incidencias una programación fija durante una quincena, sin que por ello deje de estar en tal situación.

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

Los TPC en situación de incidencias deberán establecer contacto con la oficina de chequeos entre las ocho y diez horas y las veinte y veintidós horas locales, con objeto de informarse del posible servicio asignado.

En la llamada de la mañana se le podrá asignar un servicio con presentación a partir de las once horas locales o imaginaria a partir de las cero horas del día siguiente. Si no se le asignase servicio alguno quedará relevado de toda obligación hasta el periodo llamado vespertino. En la llamada de la tarde se le podrá asignar servicio de vuelo con presentación a partir de las ocho horas locales.

Durante el mes de incidencias sólo se programarán los seis días libres fijos en grupos de tres y tres o dos y cuatro. El resto de los días libres se comunicarán únicamente en el chequeo de la mañana precedente. Las imaginarias podrán ser efectuadas por los TPC'S en incidencias, pero no se podrán programar dos servicios de imaginaria en días consecutivos.

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

Cuando un Tripulante, por causas ajenas a su voluntad, se incorpore a su flota en el transcurso del mes, pero ya esté confeccionada la programación, le será nombrado servicio de incidencias durante el resto del mes.

Art. 73. Día franco de servicio.—Es aquel que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo. Este declara serie asignado antes de las veintidós horas del día anterior.

Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación, sin que le pueda ser considerado día libre a ningún efecto.

Para conocer, en su caso, el nombramiento de servicio, el Tripulante tiene la obligación de establecer contacto con la Compañía entre las veintidós y veinticuatro horas de la víspera del día franco de servicio. No obstante, si la oficina de programación conociera el servicio antes de las veintidós horas, lo comunicará al TCP con la mayor antelación posible.

Art. 74. Día libre.—Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante, sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

Luego del disfrute de un día libre o serie ininterrumpida de éstos para preservar su realidad, el Tripulante no ha de presentarse

al servicio subsiguiente antes de las siete horas del día posterior al libre.

Art. 75. Lugar de descanso.—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes, o el domicilio de los mismos.

Art. 76. Tiempo de descanso.—Se entiende por tiempo de descanso el asignado a un Tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos periodos de actividad aérea.

Art. 77. Periodos de descanso:

1. Descanso mínimo.—El tiempo de descanso mínimo será de once horas, computándose desde media hora después de caídas hasta la hora de presentación para realizar otro servicio.

El servicio mínimo será de diez horas después de un vuelo de situación, siempre que no se realice actividad alguna en el día de que se trate.

2. Descanso básico.—Periodo igual a la actividad precedente y nunca inferior al descanso mínimo.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros tendrán siempre derecho al descanso básico, excepto en los casos en los que se especifique lo contrario en el presente Convenio.

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

a) El periodo de descanso básico si el servicio se ha iniciado entre las ocho y las dieciséis horas locales, y el mismo periodo incrementado en un 50 por 100 en los demás casos.

b) Si el periodo de descanso disfrutado es mínimo, sólo se podrá programar a continuación un servicio de igual duración (once horas), a cuyo final se disfrutará un descanso de veinticuatro horas.

De esta norma se exceptúan los vuelos de retorno, que sólo se podrán programar previo al descanso mínimo, si es en situación, o el básico, si es en servicio.

4. Cuando en la realización de un solo servicio se han cruzado husos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (puestas) solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar de partida y el de descanso a los efectos de lo establecido en el párrafo 3.

5. Periodos de descanso en la base:

a) Después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 91, el periodo de descanso en la base será de un día natural.

b) En los aviones que efectúan vuelos cruzando cuatro o más husos horarios, tras el regreso a la base el periodo de descanso será de treinta y seis horas.

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

Art. 78. Descanso parcial en vuelo.—Tiempo durante el que un Tripulante, por estar la tripulación reforzada y disponiendo a bordo de una butaca de pasajero, queda relevado de toda función a bordo.

Este tiempo deberá ser de dos horas como mínimo y se considerará como de actividad aérea.

Art. 79. Descanso parcial en tierra.—Tiempo durante el que un Tripulante puede descansar en lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

El descanso parcial en tierra deberá ser, como mínimo, de seis horas en programación, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.

El descanso parcial en tierra se considera de actividad aérea.

Art. 80. Límite de actividad aérea.—Se considera límite de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 81. Máximo de actividad aérea.—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel del que puede disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes (artículo 85) no será programable.

Art. 82. Ejecución opcional del coeficiente de programación.—Con limitación del 10 por 100 de los de su flota, base y función, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que tengan veinticuatro años de servicio en vuelo en la Compañía o cincuenta 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, función y base que no se hallen en iguales circunstancias.

En caso de que el número de solicitantes supere el 10 por 100 fijado, las prioridades se establecerán por riguroso orden de escalafón profesional.

SECCIÓN SEGUNDA: LÍMITES Y REGULACIONES

Art. 83. 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 normal, garantizando los periodos de descanso correspondientes y procurando no ajustarse al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

La representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros participará en la planificación de los servicios de vuelo. Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo a disposición de la Compañía, días libres y días festivos deberán ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes de una misma flota y base.

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

A tal efecto, la representación de los TCP'S se reunirá con la Dirección los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre, a fin de poder dar cumplimiento a lo dispuesto en el párrafo anterior.

En la planificación de servicios se procurará conceder a los tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

En la programación mensual de servicios de Tripulantes de Cabina de Pasajeros deberá figurar:

- Número total de etapas a realizar.
- Total de horas de vuelo.
- Total de horas de actividad aérea.

En la programación, y a efectos del límite de actividad aérea, se considera que el tiempo mínimo de presentación antes de los vuelos será el siguiente:

- Setenta y cinco minutos: Vuelos transoceánicos.
- Cuarenta y cinco minutos: Vuelos internacionales.
- Treinta minutos: Vuelos nacionales.

Con los mismos efectos contemplados en el párrafo anterior, los tiempos de escala que no tengan carácter de técnicos serán en programación de:

- a) F-27: Veinte minutos.
- b) DC-9: Treinta minutos en escalas nacionales y cuarenta y cinco minutos en internacionales.
- c) DC-8/DC-10: Sesenta minutos, excepto en aquellos aeropuertos en los que se compruebe que, dada su densidad de tráfico, puede despacharse el vuelo en tiempo inferior.

La Dirección de la Compañía y los representantes de los TCP'S admiten que puede haber casos excepcionales en los que 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. 84. Límite de actividad aérea mensual.—El número máximo de horas de actividad aérea mensual, a efectos de programación, será de ciento noventa horas.

Art. 85. Límite de actividad aérea:

- Vuelos de hasta cinco etapas: Catorce horas.
- Vuelos de más de cinco etapas: Doce treinta horas.
- Vuelos con tripulación reforzada: Dieciséis horas.

Cuando un TCP esté en servicio a partir de las dos horas o éste se inicie entre las dos y las seis horas locales, el límite de actividad será de doce horas.

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar dichas actividades cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio económico para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas adversas, etc.) hasta los límites siguientes:

- Sesenta minutos en vuelos nacionales y europeos.
- Noventa minutos en vuelos transoceánicos.

A efectos de límites de actividad, los traslados en situación para iniciar un servicio se computarán como actividad aérea a todos los efectos; los de retorno a la base, sólo a efectos de duración del descanso básico subsiguiente.

Independientemente de lo establecido en el párrafo anterior:

- a) Cuando se esté en actividad aérea entre las cero y las seis horas, y la misma dure seis horas o más, el descanso se efectuará en el lugar donde termine dicha actividad.

b) No pasará nunca de dieciséis horas el tiempo comprendido entre la iniciación del servicio y treinta minutos después de la llegada a base.

Art. 86. 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 en 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 pueda ser requerido.
- Necesidad de traslado de enfermo grave.
- Seguridad de la propia aeronave.
- Supuestos de parecida naturaleza.

Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante podrá, 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 exigiese, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que, mediante un periodo de descanso adecuado, el Tripulante o Tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

Art. 87. Cambio de servicio en día de servicio:

a) En base: Los avisos de cambio de servicio, serie de servicios o notificaciones de nuevo servicio deberán hacerse antes de las veintidós horas locales del día anterior al comienzo del mismo y como mínimo diez horas antes de la iniciación de éstos, a efectos de que el TCP descansa debidamente. Estos avisos no se darán durante el periodo comprendido entre las veintidós y las ocho horas locales.

b) Fuera de la base: El aviso se efectuará con cuatro horas de anticipación, pero siempre fuera de las horas de descanso mínimo establecido y referido al servicio anterior.

Fuera de la base no se podrá prolongar en más de un día el número de éstos que tuvieran previstos antes de la salida de la misma, sin que en ningún caso puedan excederse los máximos establecidos.

c) No serán necesarios los preavisos citados en los apartados a) y b) si el cambio no supone incrementar la actividad programada en más de cuatro horas, ni variación en el aeropuerto de finalización del servicio. En ningún caso se excederán los límites de actividad establecidos en el artículo 85.

Art. 88. Servicios en Navidad y Fin de Año.—A partir del 1 de enero de 1987 los servicios que impliquen actividad programada entre las doce horas del día 24 y las veinticuatro horas del día 25 de diciembre, así como entre 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 y bases.

En el sorteo a celebrar en el año 1987 entrarán todos los TCP'S. En años sucesivos no entrarán en sorteo los que hubieran pernoctado fuera de su base, con carácter forzoso, las noches del 24 y/o 31 de diciembre del año anterior.

El sorteo se hará con presencia de la representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, pudiendo asistir los TCP'S que así lo deseen.

Art. 89. Límite máximo de horas de vuelo.—Los límites máximos de horas de vuelo, contados «calzo a calzo» (diez minutos de rodaje por etapa), son los siguientes:

- Límite mensual: Ochenta y dos.
- Límite trimestral: Doscientos treinta y cinco.
- Límite anual: Ochocientas.

En los meses de julio, agosto, septiembre y octubre, el límite máximo se puede alcanzar sin que repercuta en la limitación trimestral, entendiéndose por tal tres meses consecutivos cualesquiera.

Art. 90. Límite de etapas.—El máximo de etapas programables en un periodo de veinticuatro horas será de seis. No obstante, se podrán realizar seis etapas en un día natural sin sobrepasar las siete en veinticuatro horas, cuando se trate de vuelos nacionales fuera de base. En cualquier caso no se considerarán etapas los vuelos en situación de regreso a base.

A partir de las dos horas locales no se podrá programar un sexto despegue de un servicio, ni un quinto cuando se hayan sobrepasado doce horas de actividad en la hora mencionada.

Art. 91. Límite de serie de servicios.—A efectos de programación será de cuatro días.

En todos los casos se podrá realizar un día más, siempre que sea para regreso a base en ejecución del servicio programado.

Si por necesidades de la Compañía fuera conveniente ampliar la duración de estas series de servicios, se consultará con la representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros para estudiar los descansos compensatorios correspondientes.

Art. 92. Días libres.—Los días libres y las vacaciones, atendiendo al perfil de actividad de la Compañía, se disfrutarán como se especifica a continuación:

1. Cuatro meses de al menos diez días libres, seis de ellos fijos en grupos de tres y tres o dos y cuatro. Estos meses serán los de julio, agosto, septiembre y octubre. En todo caso, los diez días mencionados deberán disfrutarse dentro del mes a que correspondan.

2. Cuatro meses de al menos once días libres, seis de ellos fijos en grupos de tres y tres o dos y cuatro.

3. Dos meses de dieciséis días libres, de los que al menos catorce serán consecutivos, computando cada mes, por estos catorce días, treinta horas de vuelo, a las que se añadirán las realizadas por el tripulante durante los demás días del mes para su cómputo conjunto.

4. Dos meses de veinte días libres, de los que dieciocho serán consecutivos, computando cada mes, por estos dieciocho días, treinta y seis horas de vuelo, a las que se sumarán las efectuadas por el Tripulante en los restantes días del mes para su cómputo conjunto, y garantizando en todo caso un mínimo de sesenta y cinco horas a sus bloques en cada uno de estos meses.

Las treinta y seis horas garantizadas en el párrafo anterior no se deducirán del total de la actividad aérea al hacer el cómputo del mes correspondiente.

Estos dos meses con veinte días libres incluyen el mes natural de vacaciones fraccionado en dos periodos de quince días, a los que se añaden cinco cada mes, debido al concepto de agrupamiento que se contempla en el presente Convenio.

5. En el caso de que un Tripulante desee disfrutar de un periodo de vacaciones de treinta días tendrá derecho a ello, si así lo solicita dentro del plazo establecido.

Dichos treinta días devengarán sesenta y cinco horas de vuelo, según se dispone en el artículo 130.

En este caso, en lugar de cuatro, corresponderán al Tripulante cinco meses de once días libres.

6. Cuando por su antigüedad un TCP tenga derecho a días libres adicionales, su disfrute se atenderá a las siguientes normas:

a) Si las necesidades de la Compañía lo permiten se unirán a los periodos de vacaciones.

b) Tendrán la consideración de días libres fijos (no movibles por la Compañía).

c) En el caso de que no se disfruten unidos a los periodos de vacaciones tendrán que unirse a un grupo de días fijos.

7. La suma de días libres y vacaciones supondrá un total de ciento cincuenta y seis días al año como mínimo, salvo en los casos en que se vean aumentados por la tabla establecida en el punto 8. Respecto a los días libres se establece:

a) Los seis señalados como fijos no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.

b) Todo día en que un tripulante debe pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento se considera de servicio. Si con motivo de dicho reconocimiento médico fuera necesario un vuelo de situación, el día anterior a dicho día se seguirá considerando libre a pesar de volar dicho día.

c) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los sábados, a partir del mediodía, y domingos, si son impartidos por la Compañía. Si se realizan fuera del ámbito de la Compañía, se dará un día libre por semana.

d) Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencias deberá disfrutar, durante el mes, la totalidad de los días naturales libres que correspondan.

e) Los Tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino deberán disponer de dos, seis y ocho días libres, respectivamente, además de los que les correspondan, para organizar su traslado. Al reincorporarse a su residencia habitual dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación.

f) Los Tripulantes que hayan de efectuar un destacamento forzoso (un mes), además de los que les correspondan, dispondrán de un día libre más, que utilizarán para incorporarse o regresar del mismo, a su elección.

g) Cuando un Tripulante pierda, durante la ejecución de su programación, alguno de los días libres que les correspondan y no se puedan recuperar durante el mes, podrá agregarlos a sus periodos de vacaciones o, de acuerdo con la Compañía, disfrutarlos en el mes que lo solicite, hasta completar ciento cincuenta y seis días/año.

8. Por cada cinco años de servicio efectivo en la Compañía, los Tripulantes tendrán derecho a los siguientes días libres adicionales:

Más de cinco años y hasta diez: Tres.

Más de diez años y hasta quince: Seis.

Más de quince años y hasta veinte: Nueve.
Más de veinte años y hasta veinticinco: Doce.
Más de veinticinco años: Quince.

Art. 93. Preavisos.—Las programaciones mensuales deberán ser comunicadas a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros antes del día 26 del mes anterior.

Los plazos de preavisos serán como sigue:

Para permuta de día libre susceptible de variación: Cuarenta y ocho horas.

Para destacamento: Quince días.

Para residencia: Veinte días.

Para destino: Cuarenta días.

Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con un mínimo de un mes de antelación.

SECCIÓN TERCERA: VACACIONES

Art. 94. Definición.—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros disfrutarán de treinta días de vacaciones al año.

Art. 95. División.—Las vacaciones se disfrutarán en un solo periodo o en dos, ninguno de ellos inferior a quince días, a salvo de lo dispuesto específicamente en el artículo 92.

Al conceder la Compañía las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al periodo completo cuando así se hubiese solicitado por el tripulante y le correspondiese por puntuación.

Art. 96. Vacaciones en desplazamientos y vuelta de excedencia:

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

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

2. 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 pase 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.

3. Se confeccionará una lista de TCP'S por orden de puntuación de vacaciones. Las puntuaciones a asignar a los TCP'S cuando se incorporen de una situación de excedencia serán las siguientes:

a) Se asignarán 12 puntos por cada año de excedencia, que se sumarán a los que se tenían por este concepto al comenzar aquélla.

b) La suma de puntos resultantes nunca será superior a la puntuación del TCP que más puntos tenga por los citados conceptos.

c) Las fracciones de año se considerarán como año completo cuando dichas fracciones sean superiores a seis meses y no se computarán en caso de que sean inferiores a seis meses.

Art. 97. Solicitudes:

1. Entre el 15 de septiembre y el 15 de octubre, la Compañía enviará a cada Tripulante una papeleta de petición en la que se podrá solicitar los turnos que se deseen, por orden de preferencia.

2. Las papeletas con los turnos solicitados deberán ser devueltas a la Compañía antes del 31 de octubre.

3. Los Tripulantes que no envíen las papeletas de petición antes del límite indicado en el párrafo anterior se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

Art. 98. 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	1.ª quincena	2.ª quincena
1. Julio y agosto	24	12	12
2. Septiembre	16	10	6
3. Junio	12	4	8
4. Abril y 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 dos por día.

La valoración de las vacaciones disfrutadas se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alicuota del coeficiente del mes a que corresponda y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiere. 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 un período de vacaciones con carácter forzoso no le serán de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho período.

Si se eligen en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada período 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 al 31 de diciembre de cada año y serán expuestas en público en el mes de enero de cada año.

Los Tripulantes de cabina de Pasajeros de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del TCP que la tenga más alta.

Los Tripulantes que cambien de flota arrastrarán en ésta la que tuvieron en la anterior.

A partir del 1 de enero de 1988 a los TCP'S que no hayan solicitado en su momento períodos de vacaciones, conforme al artículo anterior, se les asignarán los puntos que correspondan de acuerdo con los meses disfrutados.

Art. 99. *Concesión.*—La representación de los TCP'S vigilará y participará en la elaboración de turnos de vacaciones.

Se hará dentro de cada flota y base, de acuerdo con los criterios siguientes:

1. Voluntarias.—Tendrá prioridad el tripulante con menor puntuación. El empate se resolverá en favor del de menor número en la clasificación profesional.

2. Forzosas.—Se atribuirán aplicando en orden inverso la regla establecida en el apartado precedente. Se podrán asignar turnos forzosos por períodos de quince días, si entre ellos se intercalan tres o más quincenas de actividad.

Ningún tripulante será enviado forzoso de vacaciones hasta que los de puntuación superior a la suya hayan disfrutado los primeros quince días.

3. Tendrá preferencia la asignación de vacaciones voluntarias sobre las forzosas.

4. Cuando las vacaciones de un instructor coincidan con un período de instrucción programado, tendrá prioridad este último.

Art. 100. *Notificación.*—El señalamiento de vacaciones se hará con al menos treinta días de antelación a su comienzo. Hasta esta comunicación no será definitiva la determinación de la fecha de vacaciones.

Art. 101. *Períodos de agrupamiento.*—Los tripulantes podrán disfrutar los períodos de agrupamiento durante los meses de enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio, noviembre y diciembre.

Dichos períodos serán otorgados por orden de puntuación y, en igualdad de puntos, por escalafón profesional, dentro de cada flota y base.

Se asignará un punto por cada período disfrutado. Las solicitudes se harán en las mismas papeletas en que se soliciten las vacaciones.

Las puntuaciones a asignar a los TCP'S cuando se incorporen de una situación de excedencia serán las siguientes:

a) Se les asignarán dos puntos por cada año de excedencia a partir del 1 de enero de 1985, fecha en que se estipuló en Convenio Colectivo por primera vez la puntuación para agrupamientos de días libres.

b) La suma de puntos resultantes nunca será superior a la puntuación del TCP que más puntos tenga por el citado concepto.

c) Las fracciones de año se considerarán como año completo cuando dichas fracciones sean superiores a seis meses y no se computarán en caso de que sean inferiores a seis meses.

Los agrupamientos de días libres de los TCP'S femeninos en gestación se regirán por lo especificado en el anexo III, apartado 4.

SECCIÓN CUARTA: DESPLAZAMIENTOS

Art. 102. *Solicitud.*

Todo tripulante de cabina de pasajeros 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 la Compañía.

Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferte, se considerará ésta en todo caso

como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 51, 52 y 53, abonándose al tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente correspondiese.

Art. 103. *Procedimiento.*—La Compañía ofertará por escrito y hará públicos, 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 Compañía como mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

Art. 104. *Puntuación.*—Sólo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencias o destinos asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamento: 1 punto por mes.

Residencia: 0,85 puntos por mes.

Destino: 0,60 puntos por mes.

El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponde por el coeficiente asignado a la misma.

Al tripulante que vaya voluntariamente destacado se le sumarán, a la puntuación obtenida en el párrafo anterior, dos puntos por cada vez que permanezca en esta situación.

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 que la tenga más alta.

Las puntuaciones a asignar por destacamento a los TCP'S cuando se incorporen de una situación de excedencia serán las siguientes:

a) Se asignarán ocho puntos por cada año de excedencia, que se sumarán a los que se tenían por este concepto al comenzar aquella.

b) La suma de puntos resultantes nunca será superior a la puntuación del TCP que más puntos tenga por el citado concepto.

c) Las fracciones de año se considerarán como año completo cuando dichas fracciones sean superiores a seis meses, y no se computarán en caso de que sean inferiores a seis meses.

Art. 105. *Concesión.*—La asignación de las situaciones de destacamento, residencia y destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso:

1. Voluntario: Tendrán prioridad entre los que los hayan solicitado el de más baja puntuación, y en caso de ser ésta igual, el de menor número de orden en el escalafón profesional. No obstante lo anterior, no se podrá repetir destacamento en un mismo año en tanto no hayan rotado en ese período de tiempo todos los TCP'S pertenecientes a una misma flota, aunque corresponda por puntuación.

2. Forzosa: 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 asignársele de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezcan.

Todo tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro tripulante si ambos acceden y ello no entra en conflicto con la planificación de las flotas (turnos de vacaciones, servicios, etc.), quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque.

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

La representación de los tripulantes de cabina de pasajeros vigilará y participará en la elaboración de los turnos de desplazamiento.

Art. 106. *Destacamentos netos:*

1. La Compañía podrá destacar con carácter forzoso a los TCP'S teniendo que coincidir obligatoriamente dicho destacamento con el disfrute de uno de los grupos de dieciséis días libres, de ellos catorce consecutivos que corresponden de acuerdo con el artículo 92, punto 3, por lo que la duración de este destacamento

será de dieciséis o diecisiete días, según sean los meses de treinta o treinta y un días, respectivamente, incluidos en esos dieciséis o diecisiete días los dos días libres que no son consecutivos. En el mes de febrero la duración será de catorce o quince días, según dicho mes tenga veintiocho o veintinueve días.

2. A los solos efectos de este destacamento, no serán de aplicación las siguientes normas del Convenio:

2.1 Apartados e) y f) del punto 7 del artículo 92, que determina los días libres adicionales en caso de destacamento.

2.2 Artículo 101, que no permite disfrutar periodos de agrupamiento de dieciséis días en los meses de julio, agosto, septiembre y octubre.

3. Este tipo de destacamento lo cumplirán todos los TCP'S y no podrá ser asignado nuevamente hasta que hayan rotado todos ellos, aunque se solicite voluntariamente, excepto cuando el TCP o TCP'S que les correspondía no puedan desplazarse de momento, por enfermedad, estar disfrutando de vacaciones voluntarias de un mes, estar ya desplazados, estar realizando un curso o situación similar. Tan pronto como esas circunstancias desaparezcan, el TCP o TCP'S realizarán el turno de destacamento que no han cumplido. Si las circunstancias se prevén, el turno se cumplirá el mes anterior o posterior.

El número de TCP'S que deberán ser destacados será determinado en cada caso por la Compañía, que también determinará el número de TCP'S de los grupos A y B que formarán el total de destacados de cada mes que se señala en el apartado 4 de este artículo.

La asignación de los destacamentos de este tipo podrá ser de carácter voluntario o forzoso y por separado los de los grupos citados en el párrafo anterior:

3.1 Voluntarios: Tendrá prioridad el de más baja puntuación y, si ésta fuera igual, el de menor número de orden en el escalafón profesional.

3.2 Forzosos: El turno será aplicado al que tenga más puntuación y, si ésta fuera igual, al de mayor número de orden en el escalafón profesional.

Todo TCP enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro TCP del mismo grupo A) o B) del apartado 4 si el cambio no entra en conflicto con la planificación de las flotas y se obliga a ocupar el turno del TCP con quien se cambie cuando a éste le corresponda. A su vez, este destacamento.

4. Asignación de turnos: Para la realización de los turnos se harán dos grupos de TCP'S:

A) Grupo constituido por aquellos que tienen base principal en Palma de Mallorca, Barcelona, Málaga, Las Palmas y Tenerife (o en otras que puedan crearse en el futuro) y por aquellos que, teniendo aquella en Madrid, se prevé que vayan a ir destacados a cualquier punto.

B) Resto de los TCP'S.

5. Peticiones para realizar los turnos de destacamento: Se harán de acuerdo con lo determinado en el artículo 103.

6. Puntuación: Se asignará un punto a los tripulantes cada vez que se les conceda voluntariamente un destacamento de este tipo. Esta puntuación será independiente de la regulada para los demás destacamentos en el artículo 104.

7. El régimen económico será el determinado en el artículo 124, si bien, a elección del TCP y avisando con antelación a la Compañía, ésta abonará sólo la dieta alimentaria, corriendo a cargo de la misma el pago del hotel y desayuno.

8. Las vacaciones voluntarias de un mes completo tendrán prioridad sobre los turnos de destacamentos. Al TCP que le pudiera corresponder uno de dichos turnos en el mes de sus vacaciones cumplirá el mencionado turno en el mes anterior o posterior a dichas vacaciones.

9. Dada la complejidad en la operatividad de este tipo de destacamentos, cualquier problema que pudiera surgir se estudiará y solucionará entre la Compañía y los representantes de los TCP'S.

10. Durante el periodo de destacamento neto no se podrán realizar más de dos días consecutivos de servicios, excepto cuando estos dos días vayan unidos a los vuelos de situación de incorporación al destacamento y al de regreso de éste a la base, respetando en cualquier caso las limitaciones en cuanto a actividades y descansos contempladas en este Convenio.

CAPITULO VI

Retribuciones

Art. 107. *Conceptos retributivos.*-Los TCP'S fijos en plantilla serán retribuidos por los siguientes conceptos:

1. Retribuciones fijas:

1.1 Sueldo base.

1.2 Premio de antigüedad.

1.3 Prima garantizada por razón de viaje.

1.4 Gratificaciones extraordinarias.

1.5 Gratificación por cierre de ejercicio.

1.6 Prima de Sobrecargo.

2. Retribuciones variables:

2.1 Prima por razón de viaje.

2.2 Plus de nocturnidad.

2.3 Prima de actividad aérea.

2.4 Comisiones por ventas a bordo.

3. Otras percepciones:

3.1 Dietas.

3.2 Gratificaciones por destacamento, residencia y destino.

4. Protección a la familia.

Art. 108. *Sueldo base.*-Los sueldos base del grupo laboral de Tripulantes de Cabina de Pasajeros son los expresados para cada nivel en el anexo I.

Art. 109. *Premio por antigüedad.*-El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio por antigüedad, un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía.

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

Art. 110. *Prima garantizada por razón de viaje.*-Los tripulantes de cabina de pasajeros percibirán por este concepto las cantidades especificadas en el anexo I, según nivel. Estas tablas están calculadas sobre la base de sesenta horas al precio del primer bloque.

Art. 111. *Gratificaciones extraordinarias.*-Los tripulantes de cabina de pasajeros percibirán los días 17 de julio y 23 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima garantizada por razón de viaje y, en los casos que corresponda, la prima de Sobrecargo.

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

Art. 112. *Gratificación por cierre de ejercicio.*-Por este concepto 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 en el mes de junio.

Art. 113. *Prima de Sobrecargo.*-Los tripulantes de cabina de pasajeros que desempeñen la función de Sobrecargo percibirán quince veces al año una prima equivalente al 30 por 100 del sueldo base y prima garantizada por razón de viaje correspondiente al nivel alcanzado.

La prima de Sobrecargo se consolidará a partir del 1 de marzo de 1982, a razón de un 7,5 por 100 anual y hasta un máximo de un 75 por 100 del importe de dicha prima, sin perjuicio de la potestad de remoción que corresponde a la Dirección de la Compañía.

A los TCP'S que vuelen como puntos números 1 les será pagada la prima de Sobrecargo o la parte proporcional a razón de una diecinueveava parte de la misma por día volado, de acuerdo con el tiempo que hayan actuado como tales números 1.

Art. 114. *Prima por razón de viaje.*-Será la determinada para cada nivel en el anexo I.

Art. 115. *Plus de nocturnidad.*-Por este concepto se abonará un 15 por 100 de incremento sobre el tiempo de vuelo estándar de acuerdo con lo establecido en el artículo 64 del Convenio.

Art. 116. *Prima por actividad aérea.*-La diferencia entre el total de actividad aérea y el total de horas de vuelo retribuidas será abonada a los valores establecidos en el anexo I.

Art. 117. *Comisiones por ventas a bordo.*-Del total de ventas realizadas a bordo en cada flota se repartirá un 5 por 100 de su importe, a partes iguales, entre todos los TCP'S integrantes de la misma.

Se repartirá, a partes iguales, entre todos los componentes de una Tripulación de Cabina de Pasajeros un 10 por 100 del importe de la venta realizada en el vuelo en que hayan tomado parte.

Con independencia de lo anterior, el Sobrecargo percibirá un 5 por 100 del importe de las ventas efectuadas por su Tripulación, imputándosele las deducciones o abonos pertinentes por pérdidas o errores.

Los Sobrecargos liquidarán las ventas a bordo en el plazo más breve y, en todo caso, dentro del mes en que se hayan producido, salvo las efectuadas en los últimos días del mismo, que podrán ser liquidadas en el inmediato sucesivo.

En el mes siguiente al de la liquidación se contabilizarán las comisiones, cuyos importes se abonarán en la nómina ordinaria más inmediata.

Art. 118. *Dietas*.—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos por comida y cena que se originen en los desplazamientos que se efectúen fuera de la base por necesidades de la Compañía.

Excepcionalmente, y cuando los gastos en los países superen el valor de la dieta establecida, la Compañía abonará los justificados por los Comandantes o persona más caracterizada.

Art. 119. *Clases de dieta*.—Hasta el 31 de mayo de 1987 las dietas se dividen en nacionales, extranjeras y de contacto, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

A partir del 1 de junio de 1987 las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 120. *Cómputo de dietas*.—Hasta el 31 de mayo de 1987 el cómputo de dietas se hará de acuerdo con lo estipulado en el artículo 123 del IV Convenio Colectivo.

A partir del 1 de junio de 1987 se devengará media dieta de alimentación cuando la actividad o la permanencia fuera de base abarque periodos de tiempo comprendidos entre las trece y las quince horas locales o entre las veintiuna y las veintitrés horas locales. Se devengará media dieta si se pernocta fuera de base.

En los vuelos transatlánticos se devengará media dieta extranjera sobre las correspondientes por el servicio los días que se efectúen las etapas de iniciación de la serie de servicios y de regreso a base.

Se computará, como máximo, una dieta al día, incluido lo que pueda devengarse por pernocta, excepto en el caso contemplado en el párrafo anterior.

Las dietas aplicables serán las que figuran en el anexo II.

Art. 121. *Anticipo de dietas*.—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

El de dietas extranjeras serán en \$ USA, si la Compañía tuviera disponibilidad de la citada divisa, y, en todo caso, proporcional en su cuantía al importe de la citada dieta o dietas a percibir.

Art. 122. *Actualización de dietas*.—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará semestralmente, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice del coste de la vida para el conjunto nacional, o el que en el futuro le sustituya, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística u Organismo al que el Gobierno pueda encomendar esta función.

Dicho ajuste se aplicará, asimismo, a la gratificación de destacamento, residencia o destino.

Art. 123. *Complemento de dieta*.—Como parte complementaria de la dieta y para cubrir gastos extraordinarios de manutención y estancia, no cubiertos por aquélla, se devengarán en concepto de dieta, por cada fecha en que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades especificadas en el anexo II, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

De acuerdo con lo anterior, si el último vuelo de regreso a base es directo y se produce cambio de fecha a bordo (hora GMT), no se devengará el complemento de dieta correspondiente a esta última fecha.

Los complementos de dieta se dividen en nacionales y extranjeros. Se devengará el nacional siempre que en el día de servicio no se opere en algún aeropuerto extranjero o se permanezca fuera del territorio nacional.

Art. 124. *Gratificación por desplazamiento*.—Durante el tiempo que permanezcan destacados, los Tripulantes percibirán en concepto de gratificación:

a) Si el destacamento es voluntario se retribuirá con una dieta de alojamiento por cada día que se permanezca en dicha situación.

b) El destacamento forzoso de un mes y el destacamento neto serán retribuidos en la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad que para la dieta de alojamiento en destacamento se consigna en el anexo II. En este caso se abonará también el importe de una dieta de alimentación por cada día de destacamento.

En estos destacamentos, a elección del Tripulante de Cabina de Pasajeros y avisando con antelación a la Compañía, ésta abonará sólo la dieta de alimentación, corriendo a cargo de la misma el pago del hotel y desayuno.

Las gratificaciones por residencia y destino serán, respectivamente, el 85 por 100 y el 60 por 100 de las correspondientes al destacamento.

Art. 125. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia y destino*.—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegaran a alcanzar los plazos mínimos de tiempo establecidos para cada una de estas situaciones, el Tripulante recibirá como gratificación la que corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa imputable a la Compañía, el Tripulante recibirá, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 126. *Protección a la familia*.—Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Art. 127. *Titulos*.—La Compañía establecerá los títulos cuya posesión por los Tripulantes dará lugar, en el momento de su reconocimiento, a la percepción, por una sola vez, de la cantidad que se fije.

Art. 128. *Incidencias, imaginarias, retenes, cursos y comisiones de servicio*:

1. *Incidencias*.—A efectos económicos, las incidencias devengarán la media de las horas de vuelo devengadas y de actividad de la flota en el mes correspondiente, o lo que realmente devengasen los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, si fuera superior a la media citada.

Para calcular esta media se dividirán las horas de vuelo y de actividad devengadas en la flota, excluidas las horas por vacaciones, agrupamientos por días libres y las realizadas por los TCP'S en incidencias, entre los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que operen todo el mes en la misma, con exclusión de los enfermos de más de quince días, tripulaciones en incidencias y la parte proporcional del TCP en vacaciones o en agrupamientos.

2. *Imaginarias*.—A efectos económicos, la situación de imaginaria devengará, las dos primeras imaginarias tres horas de vuelo cada una, y las restantes en el mismo mes, cinco horas de vuelo por día permanecido en esta situación, a menos que se realicen vuelos de duración superior, en cuyo caso se tomará el valor más alto. En cualquier caso, la actividad aérea realizada se computará como tal.

Quando un TCP tenga programado un servicio de imaginaria y éste se le cambiase por un servicio de vuelo que devengue menos horas que las de la imaginaria cobrará lo correspondiente a dicha situación de imaginaria.

3. *Retén*.—A efectos económicos, el servicio de retén se computará al 50 por 100 de lo establecido para la imaginaria.

4. *Cursos y comisiones de servicio*.—A efectos económicos, los TCP'S en estas situaciones percibirán los conceptos que les correspondan de los enumerados en el artículo 107 de este Convenio o la parte alícuota correspondiente por el número de días permanecido en esta situación.

Por cada día efectivo de cursos o comisión de servicio se devengarán tres treinta horas de vuelo. En ningún caso se harán fracciones de esta cantidad.

Se considerarán excluidos de esos beneficios los Tripulantes de nuevo ingreso durante los cursos iniciales de capacitación. Hasta tanto sean destinados a flota por la Dirección de la Compañía, sus devengos se limitarán a los establecidos en el artículo 107 correspondientes a su nivel.

A efectos de dietas, si los horarios están comprendidos entre las trece y las quince horas locales o entre las veintiuna y las veintitrés horas locales, se percibirá la correspondiente dieta por comida o cena, siempre y cuando el curso se realice fuera de las oficinas de la Compañía.

5. Todas las horas de vuelo y actividad devengadas como consecuencia de las situaciones señaladas en este artículo se sumarán al cómputo general.

Art. 129. *Licencia retribuida*.—El TCP en situación de licencia retribuida percibirá, además del sueldo base y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada en cada momento al precio del primer bloque o a la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 130. *Vacaciones*.—Durante las vacaciones reglamentarias, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros percibirán, además del sueldo base y premio por antigüedad, la prima por razón de viaje, garantizada, más cinco horas del segundo bloque según su nivel.

Art. 131. *Traslados en situación y regreso*.—En los traslados en situación para iniciar un servicio o regresar a base, el TCP devengará el 50 por 100 del tiempo real de horas de vuelo invertidas en el traslado más el 100 por 100 de la actividad aérea.

Las horas realizadas en estos desplazamientos no afectarán a las limitaciones establecidas en el artículo 89 del presente Convenio.

Art. 132. *Alojamiento*.—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las tripulaciones en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

En la selección participará la representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, que dará su visto bueno. El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Los TCP'S serán alojados individualmente en habitaciones con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

Art. 133. *Alojamiento en los viajes no programados.*-Las Delegaciones o Control de Vuelos harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes alojamientos individuales.

Cuando, por no existir Delegación en el lugar de que se trate, el TCP abone el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía. Para ello, la Compañía proporcionará al TCP el importe aproximado de los gastos en la moneda más adecuada.

Art. 134. *Comidas de tripulaciones.*-Las comidas de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. En los vuelos nacionales (excepto en vuelos de y a Canarias) las comidas de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se realizarán en un tiempo no inferior a una hora (una hora y quince minutos de escala).

Cuando un TCP esté en actividad entre las trece y las dieciséis horas locales la Compañía le facilitará comida en restaurante. Al menos treinta minutos del tiempo de comida deberán estar comprendidos entre las trece y las dieciséis horas locales.

Cuando un TCP esté en actividad entre las veintiuna y las veintitrés horas locales, y no fuera posible cenar en tierra, tendrá derecho a un refrigerio. A la finalización del servicio la Compañía facilitará la cena en el aeropuerto o el hotel del lugar de destino.

2. Las comidas en los vuelos internacionales de duración inferior a una hora treinta minutos se regirán por lo establecido en el apartado 1 de este artículo.

3. Las comidas en los vuelos no incluidos en los apartados anteriores podrán efectuarse a bordo y, sin que se resienta el servicio al pasaje, los TCP'S realizarán su comida en turnos de dos personas en el transportín, disponiendo para ello del tiempo razonable y preciso, quedando el servicio atendido por el resto.

4. Con independencia de lo anterior, la representación de los TCP'S continuará estudiando la forma de mejorar y perfeccionar el sistema.

5. En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará la representación de los TCP'S, que dará su visto bueno.

Art. 135. *Transporte.*-La Compañía abonará a cada Tripulante de Cabina de Pasajeros en concepto de compensación de transporte la cantidad de 10.000 pesetas/mes, que se devengará once veces al año.

Los gastos de aparcamiento ocasionados por razón de servicio en el aeropuerto que sea base principal del Tripulante serán a cargo de la Compañía, que exigirá la justificación de los mismos.

A efectos de posible accidente «in itinere», el traslado en medio propio tiene igual consideración que el efectuado en servicios facilitados por la Compañía, si se cumplen los requisitos siguientes:

Itinerario.

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.

Art. 136. *Transporte fuera de base principal.*-Este transporte será facilitado por la Compañía con cargo a ésta.

En el caso de destacamento, la gratificación por transporte será de 1.320 pesetas por trayecto de ida y vuelta y día trabajado, excepto en los casos siguientes:

1. En los destacamentos en Las Palmas dicha gratificación será de 2.200 pesetas.

2. En el caso de los Tripulantes que, estando destacados en Tenerife, vivan en el Norte y operen en el aeropuerto Sur (Princesa Sofía), la gratificación, previa comunicación por escrito de tal circunstancia a la Compañía, será de 3.500 pesetas por trayecto ida y vuelta y día trabajado.

En los destacamentos netos se considera que los días trabajados son once y en el resto de los destacamentos dieciséis por mes.

Las citadas gratificaciones por transporte se harán efectivas a través de la nómina.

La posible modificación de las cantidades y de los días de presencia se efectuará anualmente, en función de las tarifas oficiales del servicio y promedio de días de ocupación.

Lo determinado en los párrafos anteriores será de aplicación en tanto en cuanto la Compañía no facilite otro medio de transporte de acuerdo con lo especificado en este artículo.

Art. 137. *Cláusula de Revisión Salarial.*-En materia de revisión salarial se aplicará dicha revisión sobre la base del 5,5 por 100, por lo cual, en el caso que el IPC real de 1987 superase dicho tope, se aplicará la diferencia que proceda sobre los conceptos retributivos incrementados en este Convenio.

CAPITULO VII

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 138. *Finalidad.*-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, becas o ayudas a estudios, etc.).

Las previsiones, administración y distribución de estos fondos se llevará a cabo por el Fondo Solidario de Vuelo, constituido por representantes de la Compañía y de los TCP'S, a través de los comités de ayuda a estudios, de prestaciones, etc., y los organismos auxiliares que sean precisos, todos ellos constituidos de forma paritaria.

Art. 139. *Régimen financiero.*-De acuerdo con el artículo anterior, el Fondo Solidario Interno de Tripulantes de Cabina de Pasajeros se financiará al 50 por 100 entre la Empresa y los Tripulantes.

Art. 140. *Cotización.*-La cotización de cada TCP a su Fondo Solidario Interno será de 165 pesetas mensuales, que podrá revisarse anualmente por acuerdo de la comisión interna.

Art. 141. *Gestión.*-La gestión de las obras sociales se hará a través de los órganos existentes o que se constituyan en el futuro, con participación de la representación de los Tripulantes, dando cuenta de la misma a la comisión interna anualmente, o a requerimiento de ésta, la cual podrá establecer las directrices a seguir en cada caso.

CAPITULO VIII

Seguridad Social complementaria

Art. 142. *Disposiciones reguladoras:*

1. La Seguridad Social complementaria se rige por las normas legales vigentes en cada momento.

2. El Fondo Social de Vuelo se rige por el reglamento vigente en cada momento.

3. Las partes se comprometen a cotizar a este fondo, en la misma proporción y por los conceptos en que lo haga IBERIA. Se comunicarán al Montepío las condiciones pactadas.

Art. 143. *Enfermedad:*

1. Todas las enfermedades de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que tengan su correspondiente parte de baja de la Seguridad Social no serán deducidas.

2. A los TCP'S que en un año natural estén enfermos hasta un máximo de dos veces año y no tengan su correspondiente parte de baja de la Seguridad Social, no les será descontado su importe. No obstante, se descontará el importe a la tercera y consecutivas veces que, en el año natural, se produzcan enfermedades sin partes de baja.

3. Los importes deducidos en el año como aplicación del segundo párrafo del punto 2 pasarán a engrosar el Fondo Solidario Interno de ICPS.

Art. 144. *Enfermedad fuera de base.*-Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trata en virtud del Convenio firmado entre los dos Estados, la Compañía se hará cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de hospitalización o intervención quirúrgica, a los Tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Art. 145. *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 39 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones siguientes: Sueño base; antigüedad, en su caso; prima por razón de viaje garantizada; plus familiar, si procede; gratificación por desplazamiento, en su caso; gratificaciones extraordinarias y de cierre de ejercicio, y prima de sobrecargo, en su caso.

Art. 146. *Normas comunes:*

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

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiese que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impidiesen prestar servicio en vuelo, extenderá 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. A estos efectos se declara como Servicio Médico de la Compañía el propio

de IBERIA, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima, o el que en cada momento establezca la Compañía.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal está afectado por alteraciones psicofísicas que, sin producir la pérdida de licencia de vuelo o la baja oficial de la Seguridad Social, impidan, no obstante, desarrollar normalmente las actividades en vuelo, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

2. La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará, en cualquier circunstancia, supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo 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, que en orden al control se pueda dictar, se someterá previamente a la Comisión interna para su aprobación.

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

Si, una vez requeridos, los servicios de asistencia de la Seguridad Social no se presentaran en el plazo de dos horas antes de la iniciación de un servicio programado, y se tratara de un caso de urgencia, el Tripulante podrá requerir un médico privado a cargo de la Compañía. 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 del permiso, y a su base si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente gratificación y se le aplicará, en su caso, lo previsto en el párrafo del artículo 125 de este Convenio Colectivo.

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

3. Si se tratara de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionadamente recibir la asistencia de Centros sanitarios o por médicos distintos a aquellos designados por la Compañía, 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.

4. Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a registrarse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Art. 147. *Recursos.*—De estar disconforme el interesado con el informe emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someterse su caso, a partir del día treinta y uno 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 se produzcan 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, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

Los costes que origine la constitución de este Tribunal irán a cargo de la parte para la que sea desfavorable la resolución que recaiga y se 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. 148. *Responsabilidad civil.*—La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la tripulación y/o terceros por accidente derivado de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al Tripulante con arreglo a las pertinentes disposiciones.

En el caso en que un tercero actúe contra los Tripulantes de la aeronave accidentada, la Empresa reembolsará al Tripulante las sumas a cuyo pago haya sido condenado.

Igual proceder se aplicará en el supuesto de que esas sumas deban ser pagadas por los causahabientes del Tripulante.

Para que la cláusula anterior sea aplicable, el Tripulante deberá informar a la Empresa tan pronto como conozca la existencia de reclamación, acompañando toda documentación en la que conste que se le demanda por un accidente o incidente.

En los supuestos anteriores, la Empresa deberá asumir la defensa de los derechos del Tripulante o sus causahabientes, para lo que aquél y/o éstos se obligan a otorgar poder a las personas que la Compañía designe y a litigar bajo la dirección del Letrado o Letrados nombrados por la misma.

La Empresa no interrogará a los Tripulantes antes de que hayan transcurrido setenta y dos horas desde el incidente o accidente y sin la presencia de un representante de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Art. 149. *Edad de retiro.*—La edad límite de retiro de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la autoridad competente.

Cuando esta edad no se encuentre establecida se entenderá fijada a los sesenta años.

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

El retiro voluntario será a partir de los cincuenta y cinco años.

La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro, tanto forzoso como voluntario, hasta que el Tripulante cumpla sesenta y cinco años de edad.

Durante el período comprendido entre la jubilación voluntaria o forzosa y la edad antes mencionada, la Compañía abonará al Tripulante de Cabina de Pasajeros la prestación que por jubilación pudiera corresponderle de la Seguridad Social a los sesenta y cinco años.

Art. 150. *Traslado de cadáveres.*—En caso de fallecimiento de un Tripulante en servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Con el fin de optimizar los recursos humanos de la Empresa ante el posible establecimiento de líneas que operen en régimen de tercer nivel, la representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, con presencia del personal afectado de la flota «Fokker-27», conjuntamente con la representación de la Dirección, analizarán las posibilidades de realizar funciones correspondientes al handling de pasajeros, tales como acompañamiento de dichos pasajeros, checking, etc., siempre y cuando de ello no se derive perjuicio directo para otros colectivos de la Empresa.

Segunda.—Por ser en conjunto más beneficiosas para el trabajador las condiciones acordadas en el presente Convenio, serán éstas totalmente aplicables en las materias que en el mismo se regulan, quedando sin efecto, por tanto, cualesquiera normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan a ellas.

Tercera.—1. Se acuerda crear un Fondo para la consecución de objetivos con tratamiento independiente de la masa salarial. La percepción por los trabajadores de las cantidades asignadas al Fondo sólo podrá tener lugar en función de la consecución de los objetivos y en la cuantía que para cada ejercicio pudiera pactarse.

2. Se establece como objetivo para el ejercicio de 1987 la obtención de un estándar de puntualidad medio, con exclusión de las causas extraordinarias o de fuerza mayor totalmente ajenas a la actuación de los trabajadores.

3. La cantidad asignada al Fondo para el ejercicio de 1987 se establece en un mínimo del 0,4 por 100 de dicha masa salarial, que asciende a 3,8 millones de pesetas, y un máximo de 0,7 por 100 de la masa salarial, que asciende a 6,6 millones de pesetas. La consecución del objetivo de puntualidad establecido para 1987 permitirá la percepción de la siguiente cantidad:

Una cantidad de 3,8 millones de pesetas si el objetivo de puntualidad alcanzase al final del ejercicio el 80 por 100, o

Una cantidad de 6,6 millones de pesetas si el objetivo de puntualidad alcanzase al final del ejercicio el 83 por 100, ambos en cota de quince minutos.

El pago de las cantidades que correspondan se hará semestralmente en las nóminas de los meses de agosto y febrero.

4. Las partes acuerdan celebrar las reuniones periódicas que fueran precisas, y en todo caso un mínimo de tres, para el seguimiento de la consecución de los objetivos.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros eventuales promocionarán al nivel 7, siempre que cumplan los requisitos estipulados en el artículo 31 del V Convenio Colectivo.

Segunda.—A partir de 1 de enero de 1988 los firmantes del presente Convenio Colectivo se comprometen a negociar tanto los aspectos salariales como aquellos artículos que se consideren oportunos por cualquiera de las partes.

ANEXO I

Tripulantes Cabina Pasaje

Conceptos	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8
Sueldo base	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128	41.128
Prima mínima garantizada (60 horas)	94.740	91.380	88.140	81.420	74.700	68.220	62.040	56.520	51.240	45.600	22.800
Precio por hora, prima mínima garantizada	1.579	1.523	1.469	1.357	1.245	1.137	1.034	942	854	760	380
Prima por hora, de 61 horas en adelante	2.073	1.999	1.848	1.715	1.581	1.454	1.319	1.198	1.080	967	483
Actividad aérea	537	518	474	434	396	359	303	206	188	169	84

ANEXO II

Dietas

(Vigencia 1 de enero de 1987 al 31 de mayo de 1987)

Contacto nacional: 788 pesetas.
 Contacto extranjero: 2.597 pesetas.
 Alimentación nacional: 2.951 pesetas.
 Alimentación y alojamiento en destacamento: 2.951 pesetas.
 Alimentación internacional: 5.163 pesetas.
 Alimentación USA: 56,26 dólares USA.
 Pernocta: 1.475 pesetas.
 Gastos ayuda hotel: 1.040 pesetas.
 Gastos bolsillo nacionales: 505 pesetas.
 Gastos bolsillo extranjeros: 672 pesetas.

Dietas

(Vigencia del 1 de junio de 1987 al 31 de diciembre de 1987)

Alimentación nacional: 4.300 pesetas.
 Alimentación internacional: 4.300 pesetas.
 Alimentación destacamento: 4.300 pesetas.
 Alojamiento destacamento: 2.951 pesetas.
 Pernocta: 2.150 pesetas.
 Gastos ayuda hotel: 1.040 pesetas.
 Complemento dieta nacional: 505 pesetas.
 Complemento dieta extranjera: 672 pesetas.

ANEXO III

Cese en vuelo y escala pasiva

1. El cese en el servicio activo de vuelo podrá tener un carácter temporal o definitivo:

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

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

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

- Pérdida de la licencia de vuelo.
- Alteraciones psicofísicas de carácter irreversible que afecten a las condiciones y requisitos exigidos por el puesto de trabajo.

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

La enumeración de las causas a que se refiere este artículo es independiente de cualquier otra que, por diferentes motivos (enfermedad con baja oficial, sanción, retiro, etc.), tenga un tratamiento especial en los artículos del Convenio o en las normas o disposiciones dictadas al efecto.

2. Cuando se produzca el cese en el servicio activo de vuelo por alguna de las causas establecidas en el punto 1, se procederá de la forma siguiente:

Cese en vuelo temporal: 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 la 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 garantizada por razón de viaje alcanzados en el nivel y categoría que ostentaba al cesar en vuelo.

Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y el 50 por 100 de la prima garantizada por razón de viaje alcanzados en el nivel y categoría 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 de la Seguridad Social y Fondo B, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel y categoría que ostentaba el Tripulante al cesar en vuelo.

En el momento que desaparezcan las causas que dieron lugar al cambio de puesto de trabajo, los interesados se reintegrarán al servicio activo de vuelo.

Cese en vuelo definitivo: 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 la que pertenece, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir de la Seguridad Social y Fondo B, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos 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 laboral, así declarados por el Organismo competente, siempre con referencia al aumento que suponga para el nivel de cada Convenio.

Dichos porcentajes se aplicarán siempre sobre la cuantía que en cada momento corresponda al nivel que ostentaba el Tripulante al cesar en vuelo. Los aumentos que, a partir de la fijación de su salario como personal de vuelo en la escala pasiva, se produzcan en las pensiones que pudiera fijarles la Seguridad Social no serán absorbidos.

Si por circunstancias imprevistas el Fondo B agotara sus reservas, la cantidad que el Tripulante percibe del mencionado Fondo B será abonada por la Compañía.

3. Cese voluntario en vuelo: Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que lo deseen, al cumplir los cuarenta años de edad y doce de servicio efectivo en la Empresa, podrán optar, por una sola vez y con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las soluciones siguientes:

- Cesar al servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio, computándose a estos efectos: Sueldo base, premio de antigüedad y prima garantizada por razón de viaje.

- Pasar a prestar servicios en tierra, en el centro de trabajo donde tenga su base principal el TCP, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzados como Tripulante de Cabina de Pasajeros. El resto de sus emolumentos serán los correspondientes al nuevo puesto de trabajo, sin que el importe total a percibir por estos emolumentos pueda ser inferior al 50 por 100 de la prima garantizada por razón de viaje que tenía en la categoría y nivel al cesar en vuelo, siempre con referencia al aumento que suponga para el nivel cada Convenio. En cualquier caso, el total a percibir no podrá ser inferior a los emolumentos que correspondan a la categoría a que ha sido asimilado.

- El TCP que pase a prestar servicios en tierra podrá optar por acogerse al Convenio de Tierra, conservando la antigüedad que tenía al cesar en vuelo.

La Empresa sufragará, a su costa y por un periodo máximo de seis meses, los gastos que se originen para adaptar al personal de vuelo a su nuevo puesto de trabajo en tierra.

El pase de los TCP'S 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 reunieran las debidas condiciones.

d) Los TCP'S ingresados en la Compañía antes del 31 de enero de 1977 podrán acogerse a las disposiciones anteriores siempre que concurren en los mismos las siguientes circunstancias:

1) Haber cumplido cuarenta años de edad.

2) Haber cumplido ocho años de servicio efectivo en la Compañía.

4. TCP'S femeninos en gestación: El estado de gestación producirá el cese en vuelo con carácter temporal. Una vez que los Servicios Médicos estimen que no debe seguir prestando servicios de vuelo, el TCP femenino en estado de gestación podrá optar por las siguientes modalidades:

a) Pasar a tierra en el puesto más adecuado a sus aptitudes, preferentemente dentro de la unidad orgánica a la que pertenecen, percibiendo los salarios garantizados alcanzados al cesar en vuelo: Sueldo base, antigüedad, prima garantizada por razón de viaje y, si procediera, prima de Sobrecargo, hasta que se produzca la baja por la Seguridad Social.

A efectos de pase de nivel, el tiempo de permanencia en tierra le será computado como tiempo de vuelo.

b) Solicitar un permiso sin sueldo hasta el momento en que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad, que la Compañía se obliga a conceder.

c) Permanecer en su domicilio a disposición de la Compañía, percibiendo el sueldo base y antigüedad, descontándose los importes de las cuotas de Seguridad Social oficial y complementaria a cargo del TCP.

A efectos de agrupamiento de días libres se estará a la concesión de un mínimo de un agrupamiento y la parte proporcional del segundo, de acuerdo con el tiempo permanecido en vuelo durante el año.

5. Condiciones de trabajo: Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transporte y Seguro Colectivo de Vida, se regirán por las normas establecidas para el personal de tierra.

En todas las demás normas que les sean aplicables se regirán por lo establecido en este Convenio.

6. En las situaciones contempladas en el apartado b) del punto 3, y en el cese en vuelo definitivo, a los tres años de permanencia en ellas se incrementarán en un 20 por 100 los emolumentos fijos de los Tripulante de Cabina de Pasajeros.

ANEXO IV

Billetes gratuitos y con descuento

Artículo 1.º Normas generales:

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

AVIACO:

Red nacional, con excepción de:

Península/Canarias y v.v.: 150 pesetas.

Península/Canarias y v.v.: 300 pesetas.

IBERIA:

	Clase		
	Turista	Preferente	Primera
Red nacional (excepto península/Canarias y v.v.)	150	165	180
Península/Canarias y v.v.)	300	330	360
España/Europa y v.v.)	600	660	720
España/norte de África y v.v.)	600	660	720
Resto red	900	990	1.080

2. Los billetes tarifa gratuita con reserva de plaza no podrán ser reservados en los siguientes periodos:

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.

Se exceptúan de estas restricciones los billetes por óbito y nupcial.

3. Tanto las tasas de emisión como la supresión de todo tipo de reserva durante los periodos indicados 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. Los beneficios en materia de billetes se extenderán a familiares de primer grado que además dependan económicamente del trabajador y habiten con él. 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 se mantenga la dependencia económica del titular.

5. La Dirección tomará medidas disciplinarias ejemplares contra las irregularidades que se comentan en materia de billetes tarifa gratuita o con descuento, tanto si se cometen por el usuario del billete como por algún otro trabajador que le secunde, sancionándose en todos los casos con la percepción total del importe del mismo e inhabilitando al trabajador por tiempo fijo ilimitado para la concesión de otros billetes tarifa gratuita o con descuento, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderle.

6. Los excesos de equipaje que puedan ser transportados no serán percibidos por la Compañía, siempre y cuando no excedan de 10 kilos por persona. Los kilos que excedan de esta cifra serán abonados a la tarifa normal.

7. La Compañía se reserva el derecho de poder comprobar en cualquier momento la identidad de los usuarios de los billetes concedidos por el régimen establecido en este capítulo.

Art. 2.º Red IBERIA.—En materia de billetes gratuitos y con descuento, por lo que respecta a la red IBERIA, el personal de AVIACO seguirá disfrutando de los beneficios concertados en el acuerdo suscrito por ambas Compañías el 1 de octubre de 1984, y en las condiciones en él estipuladas, en tanto subsista tal acuerdo.

Estos derechos son los siguientes:

a) Grat/II-sin reserva: Se concede un billete con un máximo de hasta seis trayectos anuales, de los cuales dos tienen que ser forzosamente nacionales, pudiéndose utilizar durante todo el año, sin excepción alguna. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta de billetes con descuento.

b) Grat/I-con reserva (tercer año): El titular que durante dos años consecutivos (y/o sus familiares beneficiarios) no hayan hecho uso del cupo anual de billetes Grat/II, al tercer año tendrán derecho a un cupo anual de seis trayectos Grat/I con reserva de plaza. Estos trayectos, igualmente que los Grat/II, tendrán que ser dos de ellos de carácter nacional, pudiéndose utilizar durante todo el año, excepto en las fechas indicadas en el artículo 1.º, apartado 2. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido para el titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta.

El billete Grat/I (tercer año) de IBERIA si puede coincidir con el tercer año de AVIACO dentro del mismo año. Tanto para obtener el billete Grat/II (sin reserva) como para el Grat/I (tercer año). En el caso de que se desee utilizar para un vuelo trasatlántico, será imprescindible tener tres años de antigüedad en la plantilla de la Compañía.

c) Billete Grat/I (viaje nupcial): Se concede, con motivo de contraer matrimonio, al titular y a su futuro cónyuge, teniendo una limitación de cuatro trayectos. Se podrá utilizar durante cualquier época del año. La validez de los cupones es de cuarenta y cinco días, pudiéndose duplicar, es decir, hacer uso de ellos tanto en la red de IBERIA como en la de AVIACO. Este billete excluye los vuelos en líneas trasatlánticas.

d) Billete Grat/I (viaje por fallecimiento): Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia habitual, se concede billete Grat/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento: Dos trayectos (ida y vuelta). En caso de personal casado se le concede igualmente al cónyuge. Estos billetes no están sujetos a restricciones.

e) Personal jubilado: Este personal disfrutará de los mismos derechos que en activo.

f) Pensionistas: Las viudas/os gozarán de los mismos derechos que el titular en activo. Los hijos sólo tendrán este derecho hasta los veintinueve años. En cuanto a los huérfanos, titulares o beneficiarios, sólo tendrán este derecho hasta los veintinueve años.

g) Empleados consortes: Cuando se dé la presencia de empleados consortes dentro de la misma Compañía se duplicarán los derechos y beneficios para ambos cónyuges; sin embargo, quedan

exceptuadas las concesiones de duplicidad de los billetes en el caso de:

- Empleados jubilados-consortes.
- Billete por óbito.
- Billete por nupcialidad.
- Billete por Grat/I tercer año.

Los hijos, en el caso del Grat/I tercer año, se acogerán a un solo cupo.

h) Para tener derecho a la obtención de cualquiera de los billetes mencionados, se deberá acreditar una antigüedad en la Compañía de seis meses.

Art. 3.º *Red AVIACO*.—En lo que respecta a la red de AVIACO, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Grat/II-sin reserva:

1. Titulares: Los TCP'S tendrán, a partir de los seis meses de su ingreso en la plantilla fija de AVIACO, un número ilimitado en la Red Nacional de AVIACO.

Para la obtención de los billetes citados en el párrafo anterior, la Compañía facilitará a los TCP'S en servicio activo de vuelo tatonarios de vales de solicitud de billetes, cuya utilización se regirá por la circular de la Dirección de Relaciones Industriales de 24 de mayo de 1985 o normas que en cada momento la sustituyan.

Los impuestos, tasas de aeropuerto y de emisión y cualquier otro impuesto que se establezca en el futuro serán a cargo de los TCP'S.

2. Familiares: El cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primera grado incluidos en la tarjeta de obtención de billetes con descuento de los TCP'S tendrán, como máximo, un billete Grat/II-sin reserva de hasta seis trayectos anuales, que se pueden utilizar en cualquier época del año, siendo los impuestos y/o seguros a cargo de los interesados.

b) Grat/I-con reserva (tercer año): El titular que durante dos años consecutivos (y/o sus familiares beneficiarios) no hayan hecho uso del cupón anual de billetes Grat/II, al tercer año tendrán derecho a un cupo anual de seis trayectos Grat/I (con reserva de plaza). Se podrá utilizar en cualquier época del año, excepto en las fechas indicadas en el artículo 1.º, apartado 2, y los impuestos serán a cargo de los interesados, así como los seguros. Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta de obtención de billetes con descuento. Este billete si puede coincidir con el tercer año de IBERIA.

c) Billete Grat/I (viaje nupcial): Se concede, con motivo de contraer matrimonio, al titular y a su futuro cónyuge, teniendo una limitación de cuatro trayectos. Se podrá utilizar durante cualquier época del año. La validez de los cupones es de cuarenta y cinco días, pudiéndose duplicar, es decir, hacer uso de ellos tanto en la red de IBERIA como en la de AVIACO. Este billete excluye los vuelos en líneas trasatlánticas.

d) Billete Grat/I (viaje por fallecimiento): Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia habitual, se concede billete Grat/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento: Dos trayectos (ida y vuelta). En caso de personal casado se le concede igualmente al cónyuge. Estos billetes no están sujetos a restricciones.

e) Personal jubilado: Este personal disfrutará de los mismos derechos que en activo. Los hijos de estos tienen exclusivamente derecho hasta los veintiséis años, siempre que permanezcan solteros.

f) Pensionistas: Las viudas/os gozarán de los mismos derechos que el titular en activo. Los hijos solo tendrán este derecho hasta los veintiún años. En cuanto a los huérfanos, titulares o beneficiarios, sólo tendrán este derecho hasta los veintiún años.

g) Empleados consortes: Cuando se dé la presencia de empleados consortes dentro de la misma Compañía se duplicarán los derechos y beneficios para ambos cónyuges; sin embargo, quedan exceptuadas las concesiones de duplicidad de los billetes en el caso de:

- Empleados jubilados-consortes.
- Billete por óbito.
- Billete por nupcialidad.
- Billete por Grat/I tercer año.

Los hijos, en el caso del Grat/I tercer año, se acogerán a un solo cupo.

h) Para tener derecho a la obtención de cualquiera de los billetes mencionados, se deberá acreditar una antigüedad en la Compañía de seis meses.

i) Destacamentos: En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará un billete Grat/I para los familiares de primer grado o aquellos por los que el trabajador percibe plus

familiar, y una empleada de hogar o similar, incluida en el Montepío de Servicio Doméstico.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete Grat/II para otro empleado de hogar, con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico.

En los días de Nochebuena y Año Viejo, se concederá asimismo billetes Grat/I para los familiares de primer grado que convivan con el Tripulante, cuando éste se encuentre de servicio.

j) La Compañía y los Tripulantes efectuarán gestiones a fin de conseguir de terceros las mejores condiciones en la concesión de billetes gratuitos o con descuento.

Art. 4.º *Obtención de billetes con descuento (90 por 100 y 50 por 100)*:

Red de IBERIA:

Billetes ilimitados por la Red de Iberia con el 90 por 100 de descuento y sin reserva de plaza para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintiún años.

Para el personal jubilado, en esta Red de Iberia (titular y/o cónyuge e hijos solteros menores de veintiún años), un billete anual (ida y vuelta).

Billetes ilimitados por la Red de Iberia con el 50 por 100 de descuento y con reserva de plaza para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintiún años.

Las viudas/os y huérfanos en esta red no tendrán ningún beneficio.

Según las normas del Acuerdo Multilateral, el 50 por 100 por la Red de Iberia estará sujeto en cada momento a las restricciones que nos comunique dicha Compañía.

Para la obtención de billetes con el 50 por 100 y el 90 por 100 será necesario tener una antigüedad de un año en la Compañía.

Red de AVIACO:

Billetes ilimitados por la Red Aviaco con el 90 por 100 de descuento y sin reserva de plaza para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintiún años.

Para el personal jubilado y viudas/os, billetes ilimitados por la Red de Aviaco con el 90 por 100 de descuento. Los hijos tienen derecho exclusivamente hasta los veintiún años.

Billetes ilimitados por la Red de Aviaco con el 50 por 100 de descuento para el titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en esta tarjeta.

Para el personal jubilado, la concesión de billetes con el 50 por 100 de descuento es ilimitada en la Red de Aviaco. Los hijos tendrán este derecho hasta los veintiséis años de edad, siempre que permanezcan solteros.

Para las viudas/os y huérfanos, la concesión de billetes con el 50 por 100 es ilimitada en la Red de Aviaco. Los hijos tendrán este derecho hasta los veintiún años de edad, siempre que permanezcan solteros.

Para tener derecho al 50 por 100 y al 90 por 100 en la Red de Aviaco, se deberá acreditar una antigüedad en la Compañía de seis meses y un año respectivamente.

Art. 5.º En los trayectos a que se refiere el artículo 3.º, apartado a), se garantizará el regreso de viaje mediante reserva de plaza si, con billete sin reserva, hubiera imposibilidad de regresar en la fecha prevista para la incorporación a su trabajo, exigiéndose para esto:

1. Doble presentación en el aeropuerto para vuelos diarios.
2. Una presentación en caso de vuelo no diario.
3. Tener justificante del Jefe de la Unidad Orgánica a que pertenece, donde se indique la fecha de incorporación al puesto de trabajo.

ANEXO V

Participación del personal, aplicación e interpretación del Convenio. Acción Sindical en la Empresa

SECCIÓN 1.ª REPRESENTACIÓN DEL PERSONAL

1. La representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros en la Empresa se regirá por lo establecido en la legislación vigente en cada momento.

2. En cualquier caso, los representantes del personal tendrán derecho a:

a) Disponer anualmente del Balance, cuenta de Resultados, la Memoria y cuantos documentos se den a conocer a los accionistas de la Compañía.

b) Información sobre la situación financiera y económica de la Empresa, al menos, con carácter trimestral.

c) Conocer con antelación suficiente los planes de Formación Profesional de la Compañía, procesos de fusión, absorción o modificación del estatus jurídico de la Empresa.

d) Derecho a recabar de la Empresa el modelo o modelos de contratos de trabajo que habitualmente se utilicen, las estadísticas 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 ingresos, ceses y cambios de especialidad.

e) Ejercer una función de vigilancia sobre:

El cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y Seguridad Social.

La calidad de la docencia y la efectividad de ésta en los centros de formación y capacitación de la Empresa.

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

f) Participar en la gestión de los Obras Sociales establecidas en la Compañía en beneficio de los tripulantes o sus familiares.

g) Información sobre los cambios de puestos de trabajo de los TCP'S de la Empresa, reestructuración de plantilla, cierre de Empresa o suspensiones temporales de contrato, traslado de las instalaciones de la Compañía y, en general, sobre todo proyecto o acción empresarial que pueda afectar sustancialmente a los intereses de los mismos.

h) Ser informados de toda decisión sobre sanciones graves, muy graves o despidos.

i) Derecho a la negociación de Convenios Colectivos de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, sin perjuicio de la capacidad jurídica que, también en estos casos, pudiera corresponder a las Secciones Sindicales de la Empresa.

3. En el caso de que los representantes ostentasen cargos sindicales de carácter nacional, o fueran oficialmente convocados, por razón de cargo o similar, a reuniones internacionales de las Organizaciones Sindicales Supranacionales de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, la Empresa facilitará su desplazamiento a los mismos. La asistencia a las reuniones citadas deberán ser preavisadas a la Empresa con la antelación necesaria.

4. Comisión interna.—Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio y preparar los estudios previos a las propuestas que hayan de elevarse a la autoridad laboral, se crea en el seno de la Empresa una Comisión Interna, de carácter ejecutivo, compuesta por cuatro representantes de la Empresa y cuatro de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto:

1. Competencias de esta Comisión:

a) Los asuntos relacionados con la vigilancia, interpretación y aplicación del Convenio.

b) Las materias reguladas en Convenio en que existan lagunas que dificulten su desarrollo.

c) La elaboración de estudios y documentos, bien sean para elevar a la consideración del Órgano a quien compete la decisión o para ser tenidos en cuenta en futuros Convenios.

d) La Comisión podrá adoptar acuerdos de obligado cumplimiento cuando ambas partes componentes estén conformes. Ello no impedirá que se pueda plantear la anulación o revocación de dichos acuerdos ante la autoridad competente, sin suspensión de la eficacia de los mismos en tanto se resuelve sobre tal pretensión.

e) La Comisión Interna será consultada sobre la elaboración, por parte de la Compañía, de disposiciones que afecten a las condiciones laborales de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Quando la Empresa tenga conocimiento de la comisión de un hecho que pudiera ser considerado como grave o muy grave, lo trasladará, con expresión de las circunstancias que concurran, al Comité de Empresa, que, en el plazo de ocho días, desde la recepción de los antecedentes, manifestará su criterio respecto de aquel hecho. Durante este plazo no se procederá al establecimiento de sanción por el hecho comunicado.

2. Normas de funcionamiento:

a) El orden del día de cada sesión incluirá los temas presentados hasta ocho días antes de su celebración.

b) La Comisión Interna se reunirá una vez al mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones cuando se considere urgente o necesario convocarlas.

c) De no alcanzarse acuerdo sobre un tema propuesto a la Comisión Interna, ésta remitirá lo actuado a la Inspección de Trabajo, en demanda de la resolución oportuna. En tanto recae esta decisión, se aplicará el criterio de trato más favorable al empleado.

SECCIÓN 2.ª

Las Secciones Sindicales en Aviaco se constituirán de acuerdo con las normas generales, derechos y garantías establecidas en la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical.

Además de los derechos y garantías específicas que la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical, otorga, y con el fin de potenciar la acción sindical, la Compañía reconocerá garantías y crédito de horas para los Delegados de Sección de los Sindicatos legalmente constituidos y fehacientemente acreditados en Aviaco que cumplieren un nivel de afiliación del 10 por 100 de la plantilla del grupo laboral de Tripulantes de Cabina de Pasajeros o el 10 por 100 de los empleados de la Compañía, sin que se hagan extensivas las garantías y crédito de horas a los Delegados de Sección en Centros con menos de 50 trabajadores fijos en plantilla.

En los Centros cuyo censo sea superior a cincuenta trabajadores y no exceda de 150, el Sindicato podrá designar un Delegado. En los Centros con censo superior a 150 trabajadores, el Sindicato podrá nombrar un Delegado por cada 150 trabajadores o fracción superior a 75 trabajadores.

En todo caso, los Sindicatos legalmente reconocidos podrán establecer una Sección de carácter nacional, integrada por tres Delegados.

Los derechos y garantías mencionados serán:

De las Secciones:

Los Delegados podrán repartir propaganda a sus afiliados, sin que ello entorpezca la marcha de los servicios. En cada Centro donde exista Sección habrá un tablón de anuncios, en el que dicha Sección podrá fijar las comunicaciones que desee, autorizadas con la firma de un Delegado y/o con el sello de la Sección Sindical, o con la firma y/o sello de cualquier cargo u Órgano de gobierno regional o nacional del Sindicato. La Sección dará conocimiento previo a la Compañía del documento que desee exponer.

Las reuniones de Delegados se efectuarán en el lugar que la Empresa designe, sin que con ellas se perturbe la buena marcha de los Servicios de la Compañía. En cuanto a las de afiliados al Sindicato, se comunicará a la Dirección la convocatoria, con al menos, cinco días de anticipación a la Asamblea, solicitando local apropiado.

Las reuniones de afiliados, que tampoco podrán perjudicar el servicio, no precisarán de autorización de la Compañía si se celebran fuera de hora laboral o si su frecuencia es igual o inferior a una trimestral.

Convocar asambleas de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, en los locales de la Compañía, previa notificación a la misma.

En cuanto a la representación del personal por la Sección Sindical, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en cada momento.

De los Delegados sindicales:

Tiempo para deberes sindicales:

Los Delegados tendrán derecho:

A la concesión de excedencia por el tiempo preciso, cuando fueran designados para ejercer cargo sindical en los Órganos de gobierno nacionales o provinciales del Sindicato, y así lo acrediten suficientemente a la Compañía.

A quince días de permiso no retribuido al año para atender las funciones y obligaciones inherentes a su condición de Delegado sindical. Este permiso se concederá de acuerdo con las necesidades del servicio y deberá ser solicitado con, al menos, quince días de antelación a la fecha en que se pretende su comienzo.

A veinticinco horas retribuidas al mes para atender las funciones y obligaciones propias de su cargo.

Los Delegados habrán de justificar la utilización de tales horas y solicitarlas, salvo casos de urgencia demostrada, con la máxima antelación y, al menos, veinticuatro horas antes del momento en que se desee iniciar su utilización.

Desplazamientos:

Cada Delegado sindical tendrá derecho a cinco billetes de servicio al año para llevar a cabo sus funciones. En la solicitud del billete se detallará la causa que la origina.

Si así lo acordasen entre ellos, podrá utilizar un Delegado el cupo o parte del mismo correspondiente a otro Delegado.

Garantías:

Los Delegados de los Sindicatos reconocidos tendrán las siguientes garantías:

No podrán ser sancionados por el incumplimiento de sus obligaciones específicas como tales.

La anterior garantía se mantendrá para los Delegados de las Secciones Sindicales durante los dos años siguientes a la expiración de su mandato.

En el supuesto de que los Tribunales declaren la nulidad o improcedencia del despido de un Delegado sindical, será obligatoria la readmisión del Tripulante, sin posibilidad de indemnización sustitutoria, salvo acuerdo de las partes.

No podrán ser trasladados a otro Centro de trabajo sin su consentimiento.

La Sección sindical será preceptivamente oída antes del establecimiento de sanción por falta grave a un Delegado.

En caso de falta leve, la Sección sindical podrá interponer recurso ante la Dirección de la Compañía, en el plazo de cinco días desde la fecha de la resolución sancionadora, recurso que resolverá la Dirección en el plazo de ocho días.

ANEXO VI

Vestuario

1. Vestuario: La Compañía mantendrá las normas vigentes sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime adecuadas, respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

2. Tripulantes de Cabina de Pasajeros femeninos:

Relación de prendas:

Una gabardina: Tres años.
Tres chaquetas tela gabardina (1): Dos años.
Dos faldas tela gabardina: Un año.
Tres blusas manga corta (1): Dos años.
Tres blusas manga larga (1): Dos años.
Dos sobrefaldas: Dos años.
Tres faldas de verano (1): Dos años.
Un gorro: Un año.
Un bolso: Dos años.
Dos guantes (pares): Un año.
Un pañuelo: Un año.
Un cinturón: Un año.
Cuatro zapatos (pares): Un año.
Unas botas (par): Tres años.
Una chaqueta de punto: Dos años.
Tres medias (pares): Un año.
Una bolsa: Dos años.
Una maleta negra, modelo 34: Tres años.
Una maleta negra, modelo 38 c/r: Cinco años.

Si el TCP femenino prefiere adquirir los zapatos por su cuenta, percibirá el importe correspondiente a través de su nómina, previa presentación de factura y hasta un límite que no exceda de la cantidad que por este artículo abona la Compañía al suministrador.

Antes del 31 de diciembre de 1987 la representación de la Compañía y de los TCP'S estudiarán, teniendo en cuenta los compromisos contractuales de la Empresa con sus proveedores, las posibilidades de aplicar a las TCP'S femeninas el mismo sistema que, para las reposiciones de prendas, tienen los TCP'S masculinos.

3. Tripulantes de Cabina de Pasajeros masculinos. A los Tripulantes de Cabina de Pasajeros masculinos se les asignará una cantidad anual de 82.000 pesetas para la adquisición del equipo correspondiente, debiendo cumplimentar el pedido, cuyo impreso les será facilitado por el Departamento de Almacén, así como a la fecha límite de entrega en dicho Almacén del citado impreso.

Una vez transcurrido el plazo marcado sin haber cumplimentado el pedido, se entenderá que el TCP no necesita nuevas prendas, por lo que no le será suministrado vestuario correspondiente al año siguiente.

En el caso de que el empleado prefiera confeccionarse el uniforme por su cuenta, deberá solicitar imprescindiblemente la tela y recibirá del suministrador la cantidad de 15.000 pesetas por uniforme con uno o dos pantalones (dos entregas como máximo al año).

Relación de prendas:

Una americana de invierno.
Dos pantalones de invierno.
Una americana de verano.
Dos pantalones de verano.
Una chaqueta de smoking.
Una gorra.
Seis calcetines (pares).
Dos corbatas.
Seis camisas.
Dos zapatos (pares).
Una chaqueta de punto.
Una gabardina.
Una cartera de documentos.
Una maleta, modelo 34.
Una maleta, modelo 38 c/r.

(1) Estas prendas serán entregadas de la siguiente forma: El primer año de su entrega se facilitarán dos prendas y al año siguiente una, y así alternativamente.

4. En caso de pérdida o robo del equipo o parte del mismo, debidamente acreditados, la Compañía podrá renovar dichas prendas.

En las modificaciones que se efectúen en el vestuario participará la representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Y para que conste, firman las partes deliberantes (representación de la Dirección: Don Juan Cerrato Rodríguez, don José Ledesma Salgués, don Bernardo Prieto Mas y don Humberto Alvarez Miota, y representación social: Don Mario Martínez Rodríguez, don Rodrigo Carreño Díaz, doña Isabel Caveda Barroeta y doña Concepción Fernández Bastida, por STCP-UGT) el presente ejemplar, visado en toda sus hojas por los representantes de cada una a un solo efecto, acordando su remisión a la autoridad laboral en el plazo establecido por la Ley.

ANEXO VII

Regulación de las condiciones de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con contrato temporal

Artículo 1.º Se considera trabajador temporal al contratado por tiempo determinado, en cualquiera de las modalidades de contratación que la legislación española permite en cada momento.

Art. 2.º Dadas las peculiaridades del tráfico aéreo, que constituye la actividad esencial de AVIACO, 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 V, secciones primera y segunda, del vigente Convenio Colectivo, con las particularidades que se contienen en los artículos siguientes.

Art. 4.º Como descanso el trabajador disfrutará de diez días de descanso mensualmente.

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 corresponda, que la Compañía asignará en función de las necesidades del servicio.

Art. 6.º Estarán excluidos de la asignación de destacamentos, residencias y destinos voluntarios, pero no de los destacamentos forzados, cuando las necesidades de la Compañía lo requieran.

Art. 7.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 8 de la tabla salarial vigente en cada momento, completada con las retribuciones variables establecidas en Convenio para un Tripulante de nuevo ingreso en función de la actividad realizada.

Los TCP'S temporeros promocionarán al nivel 7 de acuerdo con lo determinado en la disposición adicional primera del Convenio Colectivo, nivel con el que reingresarán caso de ser nuevamente contratados durante el año 1988.

Art. 8.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. 9.º 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 la selección.

A tal efecto, se confeccionará una relación de personal, elaborado con los criterios citados.

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 comparencia al llamamiento de la Empresa.

Art. 10. Los TCP'S temporales quedarán adscritos a las flotas según las necesidades de la Compañía.

Art. 11. 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.

lación 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 40 y 60 por 100, respectivamente.

Art. 12. 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 estacionalidad del período en que prestan servicios efectivos y teniendo en cuenta la utilización real de las prendas recibidas para sucesivas reposiciones.

Art. 13. 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 período de duración del destacamento.

DISPOSICION ADICIONAL

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.

6841 *RESOLUCION de 7 de marzo de 1988, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para la Empresa «AGF Seguros, Sociedad Anónima».*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Empresa «AGF Seguros, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 28 de enero de 1988, de una parte, por miembros del Comité de Empresa y Delegados de Personal de la citada razón social, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 7 de marzo de 1988.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO PARA LA EMPRESA «AGF SEGUROS, SOCIEDAD ANONIMA»

CAPITULO PRIMERO

Extensión

Artículo 1.º *Ambito personal.*—Las normas contenidas en este Convenio serán de aplicación a todos los trabajadores que presten sus servicios en la Empresa «AGF Seguros, Sociedad Anónima».

Art. 2.º *Ambito territorial.*—El presente Convenio es de ámbito interprovincial, siendo, por tanto, de aplicación en todos los Centros de trabajo de «AGF Seguros, Sociedad Anónima», cualquiera que sea la provincia donde se encuentren ubicados.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El Convenio tendrá efecto el 1 de enero de 1987 y su duración será hasta el 31 de diciembre de 1988.

Este Convenio se entenderá prorrogado de año en año y mientras no sea denunciado por cualquiera de las partes con un mes de antelación, salvo disposición legal en contrario.

Art. 4.º *Compensaciones.*—Las retribuciones y condiciones establecidas en el presente Convenio, valoradas global y anualmente en su conjunto, serán compensables hasta donde alcance, con las retribuciones y mejoras que sobre las mismas reglamentarias viniera en la actualidad satisfaciendo la Empresa en cómputo anual y global, cualquiera que sea el motivo, denominación, forma o naturaleza de dichas retribuciones y mejoras valoradas también en su conjunto.

Art. 5.º *Coordinación normativa.*—En todo lo regulado en el presente Convenio, será de aplicación el contenido del mismo, con

exclusión total del Convenio Colectivo de ámbito nacional para las Empresas de Seguros, Reaseguros y Capitalización, que en adelante se denominará C.C.N., aun cuando dicho C.C.N. diera a un tema un tratamiento más amplio o ventajoso. Por el contrario, en lo no regulado en este Convenio se estará al C.C.N.

Art. 6.º *Comisión Mixta.*—Con el fin de velar por el cumplimiento e interpretación de este Convenio, a partir de su aprobación se creará una Comisión Mixta integrada por cuatro representantes designados por cada una de las partes firmantes. Las decisiones de la mencionada Comisión serán emitidas dentro de los treinta días siguientes a aquel en que se reciba el escrito de cualquier interesado o de las partes, sometiendo una cuestión a la misma, y no privarán a las partes interesadas del derecho a usar la vía administrativa o judicial, según proceda, salvo que por acuerdo de ambas partes se sometan a la decisión de la Comisión Mixta.

CAPITULO II

Jornada, vacaciones, permisos y productividad

Art. 7.º *Jornada.*—La jornada de trabajo en cómputo anual y su distribución será la determinada en el C.C.N., salvo lo regulado en los puntos siguientes:

1. *Horario general.*—La jornada diaria será de siete horas treinta minutos, estableciéndose de siete cuarenta y cinco a quince quince, de lunes a viernes.

Para alcanzar el cómputo de horas anual fijado en el C.C.N. se trabajará los sábados no festivos necesarios, comenzando a partir del segundo de los sábados de enero, inclusive, y como máximo hasta el 31 de mayo. De los sábados a trabajar, cinco los fijará la representación empresarial, y el resto la representación social.

2. En los Centros de trabajo de Bilbao, Sevilla, Valencia y Zaragoza la jornada diaria será de siete horas cuarenta y cinco minutos, estableciéndose de siete cuarenta y cinco a quince treinta, de lunes a viernes.

3. Anualmente se fijará por las partes firmantes el calendario laboral que afecta a cada uno de los Centros, antes del 1 de enero de cada año.

4. *Jornada de los Inspectores.*—El personal de Inspección, dada su función, no tendrá horario específico, salvo cuando haya de permanecer con cierta frecuencia en las oficinas, en cuyo caso podrá fijarse, sin exceder los límites señalados para el resto del personal.

Art. 8.º *Vacaciones.*—Las vacaciones del personal serán de veintidós días laborables al año.

Como mínimo tendrán que tomarse quince días naturales de forma continuada.

En caso de tomarse días de vacaciones dentro de las semanas en que se trabaje el sábado, se multiplicará este número de días por 1,18, correspondiendo por tanto la cantidad que resulte de dicho producto. En caso de que el producto no diese un número exacto, se tomará el entero si la fracción es inferior a 0,5, y el entero más uno si la fracción es superior o igual a 0,5.

Los días suplementarios al aplicar la norma anterior serán añadidos a los veintidós días laborales referidos en el primer apartado del presente artículo.

Los empleados que ingresen después del 1 de enero tendrán derecho a un período de vacaciones proporcional al tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso hasta el 31 de diciembre.

Se aplicará la misma proporción al personal que cese durante el año, deduciéndose el exceso, si lo hubiere, de la liquidación definitiva que le corresponda.

A cuenta de las vacaciones anuales se podrá solicitar días para asuntos personales, incluso los que estén comprendidos entre días no laborables, es decir, los considerados como puentes. Estos días serán autorizados siempre que, como mínimo, permanezca en el Departamento un tercio de su plantilla.

Art. 9.º *Productividad.*—Los trabajadores afectados por el presente Convenio, se comprometen a colaborar con la Dirección General de la Empresa a fin de lograr un nivel óptimo de productividad.

CAPITULO III

Remuneraciones

Art. 10. *Plus Convenio.*—Se establece para todo el personal un plus Convenio anual a abonar en doce mensualidades por importe de 94.500 pesetas, correspondiendo a 7.875 pesetas por mensualidad.

Art. 11. *Participación en primas.*—Además de lo reflejado en el C.C.N. se computará los pluses de especialización.

Art. 12. *Bolsa de vacaciones.*—Se establece una bolsa de vacaciones para todo el personal, consistente en el 80 por 100 del sueldo base, según tabla del C.C.N., pagadera en el mes de agosto.