

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

25677 *RESOLUCION de 29 de octubre de 1992, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del II Convenio Colectivo entre «Viva, Vuelos Internacionales de Vacaciones, Sociedad Anónima», y sus tripulantes de cabina de pasajeros.*

Visto el texto del II Convenio Colectivo entre la Empresa «Viva, Vuelos Internacionales de Vacaciones, Sociedad Anónima», y sus tripulantes de cabina de pasajeros, que fue suscrito con fecha 5 de agosto de 1992, de una parte, por miembros del Comité de Empresa y Delegados de personal de la citada razón social, en representación del colectivo laboral afectado, 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, 29 de octubre de 1992.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

II CONVENIO COLECTIVO DE LOS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS DE LA COMPAÑIA VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES S.A.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.- 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.

ARTICULO 2.- AMBITO PERSONAL

Este Convenio afecta a todos los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de plantilla de VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A., sea cual sea su modalidad de contratación.

El personal encuadrado en otros grupos laborales, si eventualmente presta servicios en vuelo, se regirá durante este periodo por lo estipulado en este Convenio Colectivo.

Los TCP que hubieran cesado o cesen en el futuro, con carácter temporal o definitivo en el servicio activo de vuelo, se regirán por lo expresamente regulado en el Anexo II según las circunstancias específicas que en cada caso correspondan.

ARTICULO 3.- AMBITO TEMPORAL

El presente Convenio entrará en vigor a partir del 1 de Enero de 1.992, y prolongará su vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1.993, regularizándose con carácter retroactivo, a efectos económicos, todos los conceptos a dicha fecha.

Será prorrogable por la tácita, por periodos de doce meses, en el caso de que con una antelación mínima de dos meses a su vencimiento no se haya denunciado fehacientemente por cualquiera de las partes.

ARTICULO 4.- REVISION SALARIAL

Para el año 1.993 el incremento salarial sobre todos los conceptos retributivos desde el 1 de Enero será el 3%

previsto por el Gobierno para los últimos doce meses con carácter provisional. Una vez conocido el IPC real correspondiente al año 1.992 se procederá a la aplicación de la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos de este acuerdo (incluidas las dietas de vuelo), si bien para este concepto el incremento para el año 93 será el 3% menos el 2,25%.

ARTICULO 5.- COMPENSACION Y ABSORCION

Las condiciones y retribuciones contenidas en el presente Convenio, valoradas en su conjunto y en el cómputo anual, serán compensables y absorbidas, con las mejoras y retribuciones que, sobre las mínimas reglamentarias, vengan siendo satisfechas por la Empresa, cualquiera que sea el motivo, denominación, forma o naturaleza de dichas mejoras o retribuciones, valoradas también en su conjunto y cómputo anual.

Asimismo se compensarán y serán absorbidas, hasta donde alcancen en su conjunto y en cómputo anual, con las que se fijan por disposiciones legales o administrativas con posterioridad a la firma de este Convenio, considerados igualmente en su conjunto y cómputo anual.

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

ARTICULO 6.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

Si durante el proceso de homologación, la Autoridad competente modificara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión negociadora deberá reunirse para considerar si cabe la modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio o si, por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas, obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieren otorgado.

ARTICULO 7.- COMISION DE VIGILANCIA E INTERPRETACION

De conformidad con lo establecido en el artículo 85.1.d) del Estatuto de los Trabajadores, a la firma del Convenio se constituirá una Comisión Paritaria de Interpretación y Vigilancia por tres Representantes de cada una de las partes negociadoras, cuyos componentes serán elegidos libremente de entre los miembros de la Representación de los trabajadores y de la Dirección de la Empresa.

La función y competencia de la Comisión Paritaria para la interpretación y vigilancia del cumplimiento de todas las materias reguladas en el presente Convenio.

Los acuerdos de la Comisión Paritaria serán vinculantes para las partes y para todo el personal incluido en el ámbito de aplicación del presente Convenio, sin perjuicio de las acciones que estos pudieran ejercitar, de entender que son lesivos para sus intereses o derechos.

Los acuerdos deberán hacerse públicos y tendrán efectividad desde la fecha en que así lo acuerden las partes.

La Comisión Paritaria se reunirá con carácter ordinario una vez cada tres meses, sin perjuicio de las reuniones extraordinarias que deberán celebrarse cuando una de las partes así lo proponga, en el plazo máximo de una semana.

De las reuniones se levantará Acta.

Las Representaciones de las partes tendrán acceso a toda la documentación e información necesaria para el cumplimiento de sus funciones.

ARTICULO 8.- ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

Si durante la vigencia del Convenio, sea cual fuere el medio legal utilizado, se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique un cambio de situación económica o de trabajo según Convenio, este será objeto de revisión en el pacto afectada por acuerdo de las dos Representaciones.

CAPITULO SEGUNDO

PRINCIPIOS INFORMADORES

ARTICULO 9.- SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

Los TCP 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 confía y evitar toda acción u omisión voluntaria que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

ARTICULO 10.- DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS

Los TCP 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 corresponde por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

Con este fin, para la prestación de servicio en un nuevo tipo de aeronave y con independencia del puesto a ocupar, la Compañía está obligada a impartir al Tripulante un curso de salvamento con anterioridad, al igual que otro comercial con la mayor celeridad posible. Asimismo, todos los Tripulantes deberán asistir a aquellos cursos de refresco que en cada momento determine la Autoridad competente.

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

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

Los TCP se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, cualificaciones 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.

En caso de no aprovechar las facilidades mencionadas en el párrafo anterior, la caducidad de licencias y títulos quedará bajo la responsabilidad del TCP.

ARTICULO 11.- PACTO DE PERMANENCIA EN LA EMPRESA

Si el TCP, con cargo a la Empresa, realiza cursos de calificación para la obtención de la licencia de vuelo deberá permanecer como mínimo durante un período de seis meses en la misma, antes de poder causar baja voluntaria o solicitar excedencia voluntaria de acuerdo con la norma establecida en el presente Convenio. En caso contrario deberá indemnizar a la Empresa con una cantidad equivalente al importe total de los gastos sufragados por la Empresa para la realización de los cursos mencionados si se produce durante los tres primeros meses y del 50% de la citada cantidad si se produce durante los segundos tres meses. Estos gastos serán debidamente relacionados y documentados, indicándose, en su caso, aquellos que han sido subvencionados.

ARTICULO 12.- PACTO DE NO CONCURRENCIA

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

ARTICULO 13.- SERVICIOS A TERCEROS (BANALIZACION)

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

- a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a VIVA. VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A., o en

regimen de alquiler, "leasing", o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión o cooperación.

- b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando este reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios.
- c) No se podrán prestar estos servicios cuando el servicio a terceros suponga una intervención en un proceso de conflicto colectivo declarado.
- d) Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de estos servicios, y se refieran a la remuneración del trabajo, revertirán a los tripulantes si son superiores a las que vinieren percibiendo éstos.

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

No se entiende como banalización la operación que se realice para IBERIA o cualquier otra Compañía de pabellón nacional o extranjero, bajo contrato de flete, siempre y cuando los aviones sean titularidad de VIVA AIR. Estos serán aquellos que la Compañía tenga en posesión por cualquier medio o contrato jurídico o la propiedad.

Se entiende que la banalización tanto activa como pasiva tiene carácter excepcional, sin crear obligaciones y derechos fuera del contexto de la misma, y deberá limitarse en el tiempo cuanto sea posible.

ARTICULO 14.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS

Para conseguir que las operaciones de vuelo de la Compañía se desarrollen de acuerdo a los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los TCP 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 y en el Manual de Operación Auxiliar.

Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o las órdenes o instrucciones que puedan ser adoptadas por la Dirección de la Compañía o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún Manual o norma de Régimen Interior podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los TCP acceso a los manuales vigentes de Operaciones y de Operación Auxiliar, asimismo 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 internacionales.

CAPITULO TERCERO

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

ARTICULO 15.- ALCANCE DE LAS DEFINICIONES

En tanto no exista una nueva normativa, y a fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la reglamentación de Aviación Civil, Manual Básico de Operaciones de la Compañía y Manual de la Operación Auxiliar, se desarrollan en este Capítulo las definiciones de los distintos Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

ARTICULO 16.- TRIPULANTE

Persona a quien la Dirección de VIVA Air puede asignar obligaciones que ha de cumplir en Tierra y a Bordo, durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

ARTICULO 17.- TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS

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

Los TCP tienen como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios establecidos y procurando en todo momento el mayor confort al pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que estén relacionados con su función específica a bordo.

ARTICULO 18.- TRIPULACION

Conjunto de Tripulantes Pilotos y de Cabina de Pasajeros nombrados expresamente por la Dirección para la realización de un Servicio de vuelo.

Durante la realización de dicho servicio actúan directamente a las ordenes del Comandante.

SECCION SEGUNDA: FUNCIONES**ARTICULO 19.- JEFE DE CABINA**

Es el miembro de la Tripulación de Cabina de Pasajeros designado libremente por la Dirección, una vez superadas las correspondientes pruebas, para ejercer la función de Jefe de Cabina, teniendo la misión de coordinar y supervisar los trabajos asignados a cada miembro de la tripulación a su cargo y de desempeñar las funciones propias de su puesto.

El ejercicio de dicha función podrá ser revocado por parte de la Dirección de la Compañía, dando traslado a la Representación de los TCP de las causas justificadas de la revocación en cada caso, ligadas, de cualquier modo, a su actuación profesional.

CAPITULO CUARTO**CLASIFICACION PROFESIONAL****ARTICULO 20.- NIVELES RETRIBUTIVOS**

Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un TCP puede alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos dentro del grupo laboral para el que ha sido contratado.

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

Grupo:	TCP.
Nivel:	0
	A
	B
	C
	D
	E

ARTICULO 21.- ANTIGÜEDAD ADMINISTRATIVA

Es el tiempo transcurrido desde la fecha de Ingreso en la Compañía. A estos efectos se computaran los tiempos pasados

en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía. En cambio, no se computara el tiempo transcurrido en situación de excedencia voluntaria.

ARTICULO 22.- ESCALAFON PROFESIONAL DE TCP.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros están integrados en una sola relación ordenada o escalafon.

El orden de inclusión en la mencionada relación vendrá dado por la antigüedad en vuelo. En ella constarán, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad en vuelo, la antigüedad administrativa, el nivel y fecha del último nivel alcanzado y la antigüedad en la función.

La antigüedad en vuelo vendrá definida por la fecha de ingreso en el grupo laboral y, en caso de coincidencia, por el orden de calificación establecido por la Compañía, de acuerdo con sus normas de ingreso.

Se considerará antigüedad en la función de Jefe de Cabina, la fecha en la que el Tripulante de Cabina de Pasajeros con contrato en vigor en VIVA Air, realizó el primer vuelo como Jefe de Cabina en servicios de transportes públicos de esta Compañía, ya sea en vuelo regular o no regular.

A tales efectos, una vez finalizado un curso de habilitación de función para Jefes de Cabina, se programará, en función de las necesidades de la Compañía, de entre los participantes que lo hayan superado, por estricto orden de antigüedad y, en caso de coincidencia, en función de las calificaciones obtenidas.

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

Desde el 1 de Enero de 1.989, los TCP 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 el caso de que la Compañía revocase el nombramiento para ejercer la función de Jefe de Cabina, se computará, a efectos de antigüedad en la función, el tiempo de ejercicio de esta, para el supuesto que vuelva a ser nombrado Jefe de Cabina.

CAPITULO QUINTO**INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION****ARTICULO 23.- INGRESO**

Cualquier ingreso de TCP en la Compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se considerará a todos los efectos a continuación del último TCP del último nivel.

La admisión del TCP en la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas por la Compañía.

Los ingresos se consideraran siempre hechos a título de prueba, fijándose como tal el periodo de TRES MESES para todos los TCP.

Durante este periodo tanto la Empresa como el TCP podrán rescindir el contrato de trabajo, sin necesidad de preaviso y sin que ninguna de las partes tengan derecho a indemnización alguna, salvo lo establecido en el artículo 11 a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la Empresa.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de TCP, las resoluciones o suspensiones de contrato, si las hubiese, siempre se producirán afectando en primer lugar a aquellos trabajadores vinculados a la Empresa por cualquiera de las fórmulas de contratación temporal o de duración determinada y posteriormente a los fijos de plantilla.

Sin perjuicio del criterio anterior, la preferencia de permanecer en la Empresa vendrá determinada para los contratados fijos por la mayor antigüedad en vuelo.

Los trabajadores afectados por el expediente mantendrán un derecho preferente a ingresar cuando hubiese vacantes de dicho grupo laboral o de otro distinto, si hubiesen pertenecido anteriormente al mismo.

ARTICULO 24.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

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

De dicho régimen se informará a los Representantes de los TCP, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse.

En el supuesto de que la Empresa constituyera un Comité de Selección, en el participará un Representante de los TCP con voz y voto.

ARTICULO 25.- PROMOCION

La promoción de los TCP podrá darse por cambio de nivel.

ARTICULO 26.- CAMBIO DE FUNCION

La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen para la habilitación de la función de Jefe de Cabina, se realizará por riguroso orden de antigüedad en vuelo, siempre que el TCP cumpla y acepte todos los requisitos y condiciones que se establezcan en la correspondiente Convocatoria.

La Compañía publicará en cada Convocatoria una relación de los TCP que van a optar a realizar los cursos y pruebas correspondientes, una vez cumplidos y aceptados todos los requisitos y condiciones.

No se designarán nuevos Jefes de Cabina en tanto que estén pendientes de designación TCP de cursos anteriores que lo hubieran superado y no hubieran sido designados.

ARTICULO 27.- CAMBIO DE NIVEL

La promoción por cambio de nivel se producirá inmediatamente cualquiera que sea la modalidad de contratación, cuando por el TCP se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Haber efectuado un número de horas de vuelo al año no inferior al 60% de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, excepto en caso de enfermedad o accidente, en que se analizará cada situación individualmente, conjuntamente entre la Compañía y los representantes de los TCP.
- b) Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión como los periódicos de comprobación de las aptitudes profesionales requeridas, y no constar en el expediente personal sanción firme por falta grave o muy grave desde el último cambio de nivel. No obstante, en los casos de sanciones mencionados será la Comisión de Interpretación y Vigilancia la que en última instancia deberá decidir la no procedencia de la promoción.
- c) El transcurso de 12 meses en el nivel C.
- d) El transcurso de 12 meses en el nivel B.
- e) Permanencia de dos años en cada nivel desde el B hasta el D y tres años desde el D hasta el E.

El cambio de nivel surtirá efectos desde el primer día del mes en que se produce dicho cambio.

ARTICULO 28.- CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO

Cuando a un TCP, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y en su caso c), d) y e) del artículo anterior le quede diferida su promoción por no cumplir los requisitos del apartado b) del mismo artículo, le será igualmente diferido su cambio de nivel hasta que

haya permanecido el doble de tiempo exigido para el cambio de nivel, o hasta que alternativamente haya superado durante dicho periodo la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente o hayan prescrito las sanciones si la Comisión de Interpretación y Vigilancia ha decidido que estas, en cada caso concreto, sean causa de no promoción.

A estos efectos, tanto la Compañía como el TCP se aplicará a ello, facilitando aquella las oportunidades necesarias.

ARTICULO 29.- OPCION DE TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS Y CAMBIO DE GRUPO

Los TCP, que reúnan los requisitos y así lo soliciten, tendrán preferencia respecto al personal de nuevo ingreso que pudiera contratarse para ocupar cualquier puesto de trabajo vacante de otro grupo laboral de la Compañía.

La preferencia entre los TCP que opten a la plaza vacante, determinada por su antigüedad en vuelo.

Para asegurar la efectividad de este derecho, la Compañía anunciará con carácter general, la propuesta de dichas vacantes, tan pronto como se tenga noticia de que se van a producir, así como los medios de formación o adaptación necesarios.

Si el TCP no superase el periodo de prueba al que se le pueda someter en el nuevo puesto, volverá a la situación anterior en las mismas condiciones que tenía acreditadas.

De estas vacantes se informará al Comité de TCP en las reuniones periódicas. Igualmente aquellos TCP que lo desearan comunicarán al Departamento de Empleo.

ARTICULO 30.- Opcion

La progresión es el paso de un tipo de avión a otro.

La Compañía proveerá los medios necesarios para que los TCP puedan acceder a otros tipos de avión con los límites que en cada momento marque la autoridad competente. De esta forma los TCP se considerarán como un único grupo a efectos de programación con las flotas disponibles y las licencias y calificaciones obtenidas por los TCP.

Los TCP serán asignados a la flota de la Compañía que esta considere conveniente en cada momento, si bien los TCP deberán pasar al menos un año volando básicamente en la flota inferior de la Compañía.

Se atenderá en lo posible las solicitudes tendentes a volar básicamente en la flota inferior.

En el supuesto de incorporación de una segunda flota a la Compañía, los cursos de calificación, cuando no abarcasen a todo el colectivo de TCP, se realizarán por orden de antigüedad en la función y con arreglo de las prioridades de base que se establezcan. Para ello se reunirá la Comisión de Vigilancia e Interpretación.

En caso de incorporación de una tercera flota, la Comisión de Interpretación y Vigilancia se reunirá necesariamente para establecer el procedimiento de adjudicación de flotas.

ARTICULO 31.- TCP EN PLANTILLA

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

- * En actividad
- * En comisión de servicios
- * Con licencia retribuida o no.
- * Excedencia voluntaria
- * Excedencia forzosa
- * Servicio Militar.
- * Baja por enfermedad o accidente.
- * Suspensión de actividad.
- * Excedencia por maternidad
- * Cese temporal en vuelo.
- * Cese definitivo en vuelo por pérdida de licencia.
- * Cese definitivo en vuelo por pérdida de capacidad.
- * Escala o situación de reserva.
- * Excedencia especial.

ARTICULO 12.- TCP EN SITUACION DE ACTIVIDAD

Se encontrarán en situación de actividad los TCP que desempeñan en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo para las que han sido contratados.

A estos efectos, se consideraran en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente o simultáneamente con su actividad en vuelo, efectúan periodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentren en comisión de servicio.

ARTICULO 13.- COMISIONES DE SERVICIO

Se entiende por Comisión de servicio el desempeño por los TCP de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos, se consideraran 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, la asistencia a ferias, exposiciones, congresos, etc., en representación de la Compañía, y cualquier otra actividad similar.

ARTICULO 14.- LICENCIAS RETRIBUIDAS

La Compañía concederá licencias retribuidas por las siguientes causas previo aviso y justificación:

- a) matrimonio: se concederá una licencia retribuida de quince días naturales ininterrumpidos.
- b) nacimiento de hijos: con ocasión del nacimiento de hijos podrá disfrutarse una licencia retribuida de dos días naturales, prorrogables a cuatro en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento superior a 150 Kms. contados en línea recta.
- c) Enfermedad grave o muerte de parientes o cónyuge: Por enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad o cónyuge, se concederá una licencia retribuida de tres días naturales ampliables a cinco en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento superior a 150 Kms. contados en línea recta.
- d) El tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público o personal, de conformidad con la legislación vigente.
- e) El tiempo indispensable para exámenes con un máximo de siete días retribuidos al año.

En lo que se refiere a exámenes se seguirán las siguientes pautas:

- 1.- Cursar regularmente estudios de BUP, Formación Profesional, universitarios, en Facultades o Escuelas especiales o profesionales o en Centros que emitan titulaciones oficiales. En este caso, con la petición de licencia retribuida para exámenes habrá que acompañar una copia del comprobante de matriculación.
- 2.- La solicitud deberá presentarse con la mayor antelación posible para su acoplamiento en programación.
- 3.- Disfrutada la licencia retribuida, el TCP deberá justificar la realización del examen mediante la presentación del oportuno justificante emitido por la institución docente.
- 4.- La realización del examen fuera del lugar de la Base no justificará la ampliación de la licencia, excepto en los supuestos en que los estudios cursados no fuesen impartidos por ninguna institución docente del lugar de la Base. De ser esto último, por cada día de examen se ampliará otro natural si el desplazamiento fuese superior a 150 Kms.
- e) Boda: Como consecuencia de la boda de los hijos, padres o hermanos, incluidos los de parentesco político, se concederá una licencia retribuida de un día de duración, ampliable a tres en el caso de que esto ocurriese en distinto lugar del de la residencia habitual del trabajador.

- f) Traslado de domicilio habitual: como consecuencia del traslado de domicilio habitual, el trabajador tendrá derecho a una licencia retribuida de un día de duración, excepto en el supuesto de traslado desde o hacia una isla o traslado superior a 150 Km, que será de dos días.

A efectos de cómputo, y para los trabajadores con base en una isla, cualquier desplazamiento, en los supuestos recogidos anteriormente, que suponga la salida de la isla se considerará superior a 150 Kms.

ARTICULO 15.- LICENCIA NO RETRIBUIDA

Anualmente los trabajadores tendrán derecho a disfrutar licencias sin sueldo por un plazo que no exceda los quince días laborables ininterrumpidamente o no, en este caso el periodo mínimo a solicitar en cada petición no será inferior a cuatro días, para asuntos particulares, no reputándose como tales los días libres a que tienen derecho los TCP en el momento de comenzar la licencia.

La petición del permiso deberá presentarse con la anticipación necesaria para no introducir modificación en el nombramiento del servicio y no será concedido en el supuesto de que implique prestación de servicios a otra empresa que suponga competencia para la Compañía.

Como máximo podrá concederse hasta un 10% de cada flota, sujeto en todo caso, a las necesidades operativas. No obstante, se garantiza la concesión a un 3% de cada flota. No se considerarán a efectos de estos límites las licencias no retribuidas solicitadas por causas de exámenes y debidamente justificadas.

Tendrán prioridad las vacaciones voluntarias en cualquier caso, pero no así las forzosas.

Las licencias no retribuidas se concederán por orden de petición y en caso de coincidencia, por orden de antigüedad.

ARTICULO 16.- EXCEDENCIA VOLUNTARIA

La excedencia voluntaria es la que se concede por motivos particulares del trabajador.

Para la concesión de la excedencia voluntaria será necesario que el trabajador tenga en la Empresa una antigüedad mínima de un año y la condición de fijo en la Compañía.

La petición de excedencia será resuelta por la Empresa en el plazo máximo de dos meses, a contar desde la presentación de la oportuna solicitud.

Durante el tiempo que el trabajador permanezca en excedencia voluntaria quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, ni la para de abono el tiempo de excedencia para su antigüedad.

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses ni superior a cinco años, prorrogable por una sola vez; en ningún caso el tiempo de excedencia acumulada podrá superar el tope de 5 años.

Todo TCP en situación de excedencia deberá solicitar por escrito y con una antelación mínima de 15 días su reintegro antes de la caducidad de la misma, debiendo la Compañía contestar, asimismo por escrito, y dar traslado de ambos al comité de Empresa de TCP.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante fija que se produzca y antes de cualquier contratación o renovación temporal para cubrir aquella, por el orden que le corresponda, teniendo en cuenta primero la fecha de caducidad de la excedencia, y si esta coincidiera, la antigüedad en la Compañía.

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

Previo a causar alta administrativa, y antes de su reincorporación a los servicios activos de vuelo, deberá superar los reentrenamientos y pruebas precisas. Dicha reincorporación se efectuará en la flota que le correspondiera por su antigüedad efectiva en vuelo.

En caso de no superar los reconocimientos médicos, los reentrenamientos y pruebas en dos ocasiones, la Comisión de

Vigilancia e Interpretación decidirá las condiciones para acceder a una nueva convocatoria.

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

Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido dos años desde el final de la fecha de la última reincorporación concedida en base a este artículo.

ARTICULO 37.- EXCEDENCIA FORZOSA

Para lugar a esta situación el nombramiento para cargo público cubierto por elección o Decreto que legalmente lleve inherente esta situación. Asimismo tendrán derecho a excedencia forzosa aquellos cargos sindicales que conforme a la Legislación vigente puedan acogerse a la misma. En ambos casos los TCP excedentes tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo.

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

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

A su reincorporación los TCP en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que la Compañía determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo que se deberán realizar en el plazo máximo de quince días. En caso de no superarlo tendrá una segunda opción en el plazo de sesenta días. En caso de no superar los reconocimientos médicos o pruebas conservará su derecho a la reincorporación, que quedará en suspenso hasta tanto satisfaga aquellas condiciones.

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los TCP en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo, siempre que su realización resulta compatible con el ejercicio de su cargo. Si no fuese así, el interesado procederá a acreditarlo. En cualquier caso, todos los gastos de desplazamiento, alojamiento, etc. será a cargo de la Compañía.

El reingreso se llevará a cabo a solicitud del TCP, salvo petición de prórroga del mismo, si bien, en todo caso, quedarán en suspenso, a partir de los sesenta días citados arriba, los efectos económicos del contrato hasta que se hayan superado el reconocimiento médico y las pruebas oportunas para tener la licencia en regla.

En el supuesto de que no supere las pruebas por causa de pérdida de licencia se estará a lo establecido en el anexo XI.

ARTICULO 38.- SERVICIO MILITAR

Los TCP que sean requeridos con carácter ineludible para prestar servicio militar obligatorio o social sustitutivo, suspenderán su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este periodo les será computado a efectos de antigüedad.

La reincorporación deberá solicitarse por el interesado dentro de los dos meses siguientes al cese de la situación, perdiendo en caso contrario el derecho a su puesto en la Compañía.

A su reincorporación los TCP en situación de excedencia por servicio militar deberán someterse a los reentrenamientos que la Compañía determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo que se deberán realizar en el plazo máximo de quince días. En caso de no superarlo tendrá una segunda opción en el plazo de sesenta días. En caso de no superar los reconocimientos médicos o pruebas conservará su derecho a la reincorporación, que quedará en suspenso hasta tanto satisfaga aquellas condiciones.

El reingreso se llevará a cabo a la solicitud del TCP, si bien, en todo caso, quedarán en suspenso a partir de los sesenta días los efectos económicos del contrato hasta que se hayan superado el reconocimiento médico y las pruebas oportunas para tener la licencia en regla.

En el supuesto de que no supere las pruebas por causa de pérdida de licencia se estará a lo establecido en el anexo XI.

ARTICULO 39.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considerará en esta situación al TCP que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos establecidos.

Aquella persona que sufra un accidente laboral o contraiga enfermedad profesional no se verá afectada en cuanto a cambio de nivel de refiera por el cómputo que exige el artículo 27 a).

A efectos de protección se considerará que permanecen en situación de actividad siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones establecidas en el artículo 27 a).

ARTICULO 40.- SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD

Es la situación en la que puede encontrarse un TCP cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa, y la autoridad judicial o gubernativa ordene la suspensión provisional de actividad para el vuelo por la iniciación de un expediente.

Igualmente, se encontrarán en esta situación las personas que, como consecuencia de cualquiera de los expedientes indicados en el párrafo anterior o aquellos incoados por la Dirección de la Compañía, están cumpliendo la sanción principal o accesoria de suspensión temporal de actividad en vuelo.

En el supuesto de que los expedientes antes citados fueran sobreseídos o recayese resolución absolutoria, a los TCP afectados por los mismos se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media real de la flota y función.

ARTICULO 41.- EXCEDENCIA POR MATERNIDAD

Los TCP tendrán derecho a un período de excedencia, no superior a tres años, para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción, a contar desde la fecha del nacimiento o adopción de éste. El derecho al reingreso automático en su puesto de trabajo sólo durará el primer año.

La Empresa despachará favorablemente y de forma inmediata la solicitud.

Los casos de excedencia por maternidad superior al año se registrarán, en cuanto al derecho de reincorporación, por lo establecido en el artículo 36.

En los supuestos de excedencia por maternidad inferior e igual al año el reingreso se llevará a cabo desde el día siguiente de finalizar el plazo, salvo petición de prórroga del mismo, si bien, en todo caso, quedarán en suspenso los efectos económicos del contrato a partir de los sesenta días de la reincorporación hasta que se hayan superado el reconocimiento médico y las pruebas oportunas para tener la licencia en regla.

A su reincorporación los TCP en situación de excedencia por maternidad inferior a un año deberán someterse a los reentrenamientos que la Compañía determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo que se deberán realizar en el plazo máximo de quince días. En caso de no superarlas tendrá una segunda opción en el plazo de sesenta días. En caso de no superar los reconocimientos médicos o pruebas conservará su derecho a la reincorporación, que quedará en suspenso hasta tanto

En el supuesto de que no supere las pruebas por causa de pérdida de licencia se estará a lo establecido en el anexo XI.

ARTICULO 42.- PREAVISOS DE BAJA VOLUNTARIA

Los TCP que deseen causar baja voluntaria en la Compañía deberán comunicarlo por escrito, y con un periodo de preaviso de 30 días en caso de contrato indefinido y quince días en caso de contrato temporal.

CAPITULO SEXTO

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANNO

ARTICULO 43.- BASE PRINCIPAL

Se fija como base principal el domicilio de la Compañía en Palma de Mallorca.

ARTICULO 44.- BASE

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

ARTICULO 45.- DESPLAZAMIENTOS

Se comprenden las siguientes situaciones:

a) Destacamento

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

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de seis meses.

b) Residencia

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

La residencia forzosa tendrá una duración máxima de seis meses.

c) Destino

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

La situación de destino forzoso solamente tendrá lugar cuando la flota correspondiente no opere en el lugar de residencia habitual del tripulante y su duración máxima será de dos años.

ARTICULO 46.- ACTIVIDAD LABORAL

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

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

ARTICULO 47.- ACTIVIDAD AEREA

El tiempo computado desde la presentación de un TCP en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completado el vuelo o serie de vuelos.

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

Los vuelos en situación serán considerados como actividad aérea.

El tiempo correspondiente a un periodo de actividad aérea estará precedido de un periodo de descanso. Dicho tiempo se considerará continuo si no le interrumpe un periodo básico de descanso, de acuerdo con lo establecido en los artículos 69 y 78.

La presentación en los aeropuertos debe efectuarse cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada para el despegue.

La actividad aérea se computará inicialmente a partir de las programaciones de servicios, salvo que por causas operativas se produzcan demoras y se avise a toda la tripulación con la antelación suficiente. El preaviso, para que suponga un cambio del inicio de actividad, deberá ser antes de la iniciación del descanso previo al vuelo o, en

caso de ser durante el descanso, será en una hora de presentación posterior a la programada en tres horas más.

Los avisos referentes a retrasos operativos se comunicarán antes de la iniciación del periodo de descanso previo al

vuelo. Caso de no ser posible se notificará una hora antes de la hora de presentación programada.

ARTICULO 48.- ACTIVIDAD AEREA DIURNA

La comprendida entre las seis horas y las diecinueve horas GMT.

ARTICULO 49.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

La comprendida entre las diecinueve horas y las seis horas GMT, siempre y cuando no se traspasen más de tres husos horarios, en cuyo caso se consideraran referidas a horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

ARTICULO 50.- TIEMPO DE VUELO

Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo (tiempo "entre cruces").

ARTICULO 51.- TIEMPO EFECTIVO DE VUELO

Tiempo transcurrido entre el momento en que la aeronave pierde el contacto con el suelo al despegar, hasta el momento en que recupera su contacto al aterrizar (tiempo de "rueda a rueda").

ARTICULO 52.- TIEMPO BLOQUE TEORICO

El sistema de cálculo de los tiempo bloque teórico (T.B.T.) que utiliza la Compañía para determinar los conceptos remunerativos correspondientes a la actividad aérea es el siguiente:

1.- Se realiza una optimización de la ruta entre el par de ciudades con el criterio de menor distancia y aerolíneas de uso en días laborables.

2.- Una vez comprobadas con las cartas de navegación y fichas de salida y aproximación que la optimización es correcta, se realiza una conversión de la ruta optimizada con el viento estándar para ese par de ciudades, de acuerdo con el Manual "Winds on world air routes" editado por la casa Boeing.

3.- Obtenida la nueva ruta con los vientos estándar se realiza un Plan de Vuelo ficticio con payload estándar, que da como resultado un tiempo de vuelo estándar para ese par de ciudades.

4.- Al tiempo de vuelo estándar se le añade quince minutos de tiempo de rodaje estándar, con lo que se obtiene el Tiempo Bloque Teórico.

5.- El cálculo de los tiempos bloque teórico (T.B.T.) se hará de acuerdo con los procedimientos y maniobras determinados por la Autoridad Aeronáutica, la Compañía y los Manuales del avión.

6.- Si el tiempo real por incidencias excede un 10% más al T.B.T. se abonará el primero.

ARTICULO 53.- LUGAR DE DESCANSO

El que dispone de servicios hoteleros adecuados para el descanso de los TCP.

ARTICULO 54.- TIEMPO DE DESCANSO

Tiempo asignado por la Compañía a un TCP con el que pueda descansar antes o después de un periodo de actividad aérea.

Vigilancia e Interpretación decidirá las condiciones para acceder a una nueva convocatoria.

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

Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido dos años desde el final de la fecha de la última reincorporación concedida en base a este artículo.

ARTICULO 37.- EXCEDENCIA FORZOSA

Dará lugar a esta situación el nombramiento para cargo público cubierto por elección o Decreto que legalmente lleve inherente esta situación. Asimismo tendrán derecho a excedencia forzosa aquellos cargos sindicales que conforme a la Legislación vigente puedan acogerse a la misma. En ambos casos los TCP excedentes tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo.

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

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

A su reincorporación los TCP en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que la Compañía determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo que se deberán realizar en el plazo máximo de quince días. En caso de no superarlo tendrá una segunda opción en el plazo de sesenta días. En caso de no superar los reconocimientos médicos o pruebas conservará su derecho a la reincorporación, que quedará en suspenso hasta tanto satisfaga aquellas condiciones.

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los TCP en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo, siempre que su realización resulte compatible con el ejercicio de su cargo. Si no fuese así, el interesado procederá a acreditarlo. En cualquier caso, todos los gastos de desplazamiento, alojamiento, etc, será a cargo de la Compañía.

El reingreso se llevará a cabo a solicitud del TCP, salvo petición de prórroga del mismo, si bien, en todo caso, quedarán en suspenso, a partir de los sesenta días citados arriba, los efectos económicos del contrato hasta que se hayan superado el reconocimiento médico y las pruebas oportunas para tener la licencia en regla.

En el supuesto de que no supere las pruebas por causa de pérdida de licencia se estará a lo establecido en el anexo XI.

ARTICULO 38.- SERVICIO MILITAR

Los TCP que sean requeridos con carácter ineludible para prestar servicio militar obligatorio o social sustitutivo, suspenderán su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado a efectos de antigüedad.

La reincorporación deberá solicitarse por el interesado dentro de los dos meses siguientes al cese de la situación, perdiendo en caso contrario el derecho a su puesto en la Compañía.

A su reincorporación los TCP en situación de excedencia por servicio militar deberán someterse a los reentrenamientos que la Compañía determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo que se deberán realizar en el plazo máximo de quince días. En caso de no superarlo tendrá una segunda opción en el plazo de sesenta días. En caso de no superar los reconocimientos médicos o pruebas conservará su derecho a la reincorporación, que quedará en suspenso hasta tanto satisfaga aquellas condiciones.

El reingreso se llevará a cabo a la solicitud del TCP, si bien, en todo caso, quedarán en suspenso a partir de los sesenta días los efectos económicos del contrato hasta que se hayan superado el reconocimiento médico y las pruebas oportunas para tener la licencia en regla.

En el supuesto de que no supere las pruebas por causa de pérdida de licencia se estará a lo establecido en el anexo XI.

ARTICULO 39.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considerará en esta situación al TCP que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos establecidos.

Aquella persona que sufra un accidente laboral o contraiga enfermedad profesional no se verá afectada en cuanto a cambio de nivel se refiera por el cómputo que exige el artículo 27 a).

A efectos de protección se considerará que permanecen en situación de actividad siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones establecidas en el artículo 27 a).

ARTICULO 40.- SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD

Es la situación en la que puede encontrarse un TCP cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa, y la autoridad judicial o gubernativa ordene la suspensión provisional de actividad para el vuelo por la iniciación de un expediente.

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

En el supuesto de que los expedientes antes citados fueran sobreseídos o recayese resolución absolutoria, a los TCP afectados por los mismos se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media real de su flota y función.

ARTICULO 41.- EXCEDENCIA POR MATERNIDAD

Los TCP tendrán derecho a un período de excedencia, no superior a tres años, para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción, a contar desde la fecha del nacimiento o adopción de éste. El derecho al reingreso automático en su puesto de trabajo sólo durará el primer año.

La Empresa despachará favorablemente y de forma inmediata la solicitud.

Los casos de excedencia por maternidad superior al año se regirán, en cuanto al derecho de reincorporación, por lo establecido en el artículo 36.

En los supuestos de excedencia por maternidad inferior o igual al año el reingreso se llevará a cabo desde el día siguiente de finalizar el plazo, salvo petición de prórroga del mismo, si bien, en todo caso, quedarán en suspenso los efectos económicos del contrato a partir de los sesenta días de la reincorporación hasta que se hayan superado el reconocimiento médico y las pruebas oportunas para tener la licencia en regla.

A su reincorporación los TCP en situación de excedencia por maternidad inferior a un año deberán someterse a los reentrenamientos que la Compañía determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo que se deberán realizar en el plazo máximo de quince días. En caso de no superarla tendrá una segunda opción en el plazo de sesenta días. En caso de no superar los reconocimientos médicos o pruebas conservará su derecho a la reincorporación, que quedará en suspenso hasta tanto

En el supuesto de que no supere las pruebas por causa de pérdida de licencia se estará a lo establecido en el anexo XI.

ARTICULO 42.- PREAVISO DE BAJA VOLUNTARIA

Los TCP que deseen causar baja voluntaria en la Compañía deberán comunicarlo por escrito, y con un período de preaviso de 30 días en caso de contrato indefinido y quince días en caso de contrato temporal.

CAPITULO SEXTO

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

ARTICULO 43.- BASE PRINCIPAL

Se fija como base principal el domicilio de la Compañía en Palma de Mallorca.

No obstante lo anterior, en aquellos meses concretos en que el cumplimiento del párrafo precedente no pueda ser reajustado en programación, se podrá programar como única actividad en tierra un curso dedicado a instrucción o entrenamiento antes de una serie de servicios al límite, con la condición de que la presentación el primer día de la serie de servicios no sea anterior a las 09,00 horas locales y la duración total entre curso y serie de servicios no supere en ningún caso siete días consecutivos.

ARTICULO 69.- ACTIVIDAD AEREA CONTINUADA

Cuando dos periodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al básico, ambos periodos serán considerados como un solo periodo continuado de actividad aérea.

Se considera actividad continuada, a efectos retributivos, siempre que el periodo de descanso entre dos periodos consecutivos de actividad sea mínimo, pero no básico. Para romper la actividad continuada será necesario un periodo básico de descanso igual o mayor al último periodo de actividad.

No se programará nunca actividad continuada.

ARTICULO 70.- IMAGINARIA

TCP a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne.

En el mismo día el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

No se programarán dos imaginarias en dos días consecutivos.

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

Se procurará que el servicio de imaginaria asignado a continuación de una serie de días libres comience después de haber cumplido el descanso mínimo establecido en este convenio.

Cuando a un Tripulante de imaginaria se le asigne un servicio o serie de servicios sin regreso a base el mismo día, se le notificará la duración prevista, teniendo el TCP derecho a regresar a su base si alguno de los días asignados dentro de ese servicio estuviera programado como libre.

ARTICULO 71.- RETEN

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

ARTICULO 72.- INCIDENCIAS

TCP que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos.

Excepto los días señalados como libres, se le podrá nombrar para los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de Imaginaria o Reten.

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

Los TCP en situación de Incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de vuelos entre las 08:00 y las 10:00 horas y entre las 20:00 y las 22:00 horas, todas locales, con objeto de conocer el posible servicio asignado, excepto los días programados como libres.

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

Tanto en este supuesto como en el del artículo anterior, cuando sea necesario implantar estos servicios se negociarán en el marco de la Comisión de Interpretación y

Vigilancia los sistemas de nombramiento, operativa del servicio y los conceptos retributivos.

ARTICULO 73.- DIA FRANCO DE SERVICIO

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

Este deberá serle asignado antes de las 22.00 horas locales del día anterior y el TCP tendrá la obligación de establecer contacto con la Unidad responsable de Control de Vuelos entre las 20,00 y las 22,00 horas locales peninsulares.

Después de haberse chequeado, si no se le ha nombrado servicio, el TCP quedará relevado de cualquier otra obligación.

En caso de serle asignado a un TCP un servicio en día franco, se respetará el periodo mínimo de descanso, contado desde el momento de la notificación de dicho servicio.

ARTICULO 74.- DIA LIBRE

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

El día libre absorbe cualquier periodo de descanso generado por actividad anterior.

Se concederán 10 días naturales libres por mes y 110 días naturales libres al año.

Para preservar la realidad del día libre, cuando este sea programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de 36 horas como mínimo, computadas desde la finalización del último servicio hasta la presentación para el servicio siguiente, que en ningún caso será antes de las 08:30 horas locales del día siguiente.

Todo día que un TCP deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento será considerado como un día sin servicio.

Durante los Programas de los cursos teóricos en base, deberán respetarse como libres los sábados y domingos.

Los TCP que deban incorporarse a un Destacamento, Residencia o Destino, podrán disponer, además, de dos, seis y diez días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

En los destacamentos cuya duración sea inferior a dieciséis días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres.

Cuando un TCP pierda, por necesidades del servicio en ejecución, alguno de los días libres que le correspondan, podrá elegir por recuperarlo durante el mes, si es posible, en el mes siguiente o añadirlo a las vacaciones anuales, teniendo garantizado como mínimo el disfrute de ocho días libres al mes.

Por necesidades de programación, hasta el 31 de Diciembre de 1993, los TCP podrán voluntariamente ceder en programación hasta un máximo de dos días libres programados mensuales de los diez días libres programados. De no cubrirse con voluntarios las necesidades de programación, la Compañía podrá hacer uso de dos días libres por TCP al mes con un tope máximo del 10% del total de la plantilla.

En este caso, se abonará mensualmente y únicamente a aquellos TCP que hubieran cedido alguno de sus días libres las siguientes cantidades:

Año 1992: 6.000 pesetas por cada día cedido.
Año 1993: 7.000 pesetas por cada día cedido.

En programación, los días libres quedarán ordenamientos señalados.

Se programará, como mínimo, un bloque de tres días consecutivos al mes a cada TCP.

ARTICULO 55.- DESCANOS PARCIALES**A) EN VUELO**

El tiempo en el que un TCP, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso - tres asientos - de las ultimas filas de la clase preferente, separado con cortinas de la cabina de pasaje. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

B) EN TIERRA

El tiempo que, entre dos etapas de un mismo servicio, permita incrementar la actividad aérea como máximo la mitad del tiempo de descanso y nunca más de 18 horas totales.

Este tiempo será como mínimo de 5 horas "entire calcos" y se dispondrá de un lugar de descanso de acuerdo con los artículos 53 y 106.

ARTICULO 56.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

El máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios de un TCP.

Los periodos de actividad aérea de un TCP que no sea relevado durante el vuelo no podrán exceder de catorce (14) horas para los vuelos cortos, quince (15) horas para los vuelos medios y dieciséis (16) horas para los vuelos largos. Un vuelo mixto se considerará, a estos efectos, como si todo el fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

No obstante, dichos límites variarán en los siguientes casos concretos:

a) Cuando un servicio se programe con cinco etapas los límites serán de 15 horas para vuelos largos, 14 horas para vuelos medios y 13 horas para vuelos cortos.

b) Cuando un servicio se programe con seis etapas los límites serán de 14 horas para vuelos largos, 13 horas para vuelos medios y 12 horas para vuelos cortos.

c) Cuando un servicio tenga más de cuatro horas nocturnas los límites serán de 14 horas para vuelos largos, 13 horas para vuelos medios y 12 horas para vuelos cortos, excepto cuando el servicio sea programado con dos etapas, en cuyo caso los límites serán de 16 horas para vuelos largos, 15 horas para vuelos medios y 14 horas para vuelos cortos.

ARTICULO 57.- FACULTADES DEL COMANDANTE

a) El Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la ley, puede aumentar 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. En este orden, 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 y supuestos de parecida naturaleza.

b) Cuando antes de iniciar el vuelo se prevea necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante tomará la decisión, que comunicará a Control de Vuelos, de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio y hasta un límite de un 10% de incremento de actividad.

c) Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la Tripulación así lo exige, 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 recupere de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

ARTICULO 58.- SERVICIO

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

ARTICULO 59.- SERIE DE SERVICIOS

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

ARTICULO 60.- ETAPA

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

ARTICULO 61.- TRIPULACION AUXILIAR MINIMA.

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad o con las disposiciones de la Autoridad aeronáutica.

ARTICULO 62.- TCP EN SITUACION

TCP que, por necesidades de programación, debe desplazarse a ciudad distinta de aquella en que se encuentre, para empezar o terminar las obligaciones asignadas por la Compañía.

ARTICULO 63.- TRIPULACION REFORZADA

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

ARTICULO 64.- VUELO CORTO

El de duración inferior a una hora quince minutos.

ARTICULO 65.- VUELO MEDIO

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

ARTICULO 66.- VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

ARTICULO 67.- VUELOS DE SITUACION, POSICION Y FERRY

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

En éstos se utilizarán billetes con plaza reservada, de conformidad con el modelo establecido en los acuerdos vigentes con el Grupo Iberia.

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

Se considera vuelo ferry aquel que sin pasaje o carga realizan los aviones comerciales.

ARTICULO 68.- ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que puedan serle asignadas a un TCP por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 46. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, reconocimientos médicos, actividades de representación sindical o empresarial, cursos y cualquier tipo de entrenamiento y actividades similares.

Solo a efectos de límites de programación y no a efectos económicos, a los tripulantes que participan como alumnos no se le computará como actividad el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a 15 días.

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

expresará por escrito su aceptación o renuncia. En el caso de personal en vacaciones deberá contestar dentro de los cinco primeros días desde la fecha de su incorporación al servicio entendiéndose, caso de no contestar, que acepta la progresión.

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

Programación de Tripulaciones tendrá que avisar a los TCP de los cambios de servicio en el momento en que tenga conocimiento del cambio y en todo caso cuando lo comunique a la totalidad de la Tripulación.

ARTICULO 84.- REDUCCION DE JORNADA POR LACTANCIA

Aquel TCP con un hijo menor de nueve meses disfrutará de un día libre adicional al mes en concepto de lactancia, además de sus días libres normales.

Dado que la Ley establece la posibilidad de que la reducción de jornada por lactancia sea disfrutada indistintamente por el padre o por la madre, en caso de que ambos trabajasen el TCP que quisiera acogerse a este derecho habrá de presentar en su Departamento un certificado de la Empresa de su conyuge, de que éste no está en el uso y disfrute de esta reducción de jornada.

ARTICULO 85.- REDUCCION OPCIONAL DE ACTIVIDAD EN VUELO

Los TCP que por razones de guarda legal tengan a su cuidado directo algún menor de seis años o a un disminuido físico o psíquico que no desempeñe otra actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de su actividad laboral entre el 25 y el 50 por ciento, reduciéndose asimismo y consiguientemente sus haberes y su tope máximo de cotización a la Seguridad Social en la proporción correspondiente; es decir, se reducirán todos los conceptos retributivos fijos. Igualmente se reducirá en dicha proporción el número mínimo de las horas de vuelo de prima garantizada e imaginaria garantizada. Los conceptos variables se devengarán por su importe total sin reducción alguna.

La reducción será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados éstos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral.

CAPITULO SEPTIMO

RETRIBUCIONES

ARTICULO 86.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

Los TCP de la Compañía estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

A) RETRIBUCIONES FIJAS:

1. Sueldo Base.
2. Prima garantizada.
3. Antigüedad.
4. Plus Distancia.
5. Prima por imaginaria.
6. Prima responsabilidad Jefe de Cabina
7. Plus de nivel.

B) RETRIBUCIONES VARIABLES:

1. Prima por razón de viaje.
2. Plus nocturnidad.
3. Horas de vuelo nocturnas.
4. Actividad laboral.
5. Imaginarias adicionales

C) GASTOS COMPENSATORIOS:

Dietas.

Indemnizaciones por destacamento, Residencia, Destino.

D) SUELDOS

ARTICULO 87.- SUELDO BASE

Los sueldos base de cada nivel son los expresados en el anexo II

ARTICULO 88.- PREMIO DE ANTIGÜEDAD

El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio de antigüedad, un 7,5% del sueldo base de su nivel por cada trienio de antigüedad administrativa y mes, hasta un máximo de 8 trienios.

No obstante, se tendrán siempre en cuenta los topes establecidos por la legislación vigente.

Los premios de antigüedad se devengarán a partir del día primero del mes en que se cumplan los tres años que generan el derecho al trienio y con la retribución de ese mes.

A estos solos efectos la antigüedad se computará teniendo en cuenta el tiempo efectivo de servicio en la Compañía independientemente de los grupos laborales en que haya estado encuadrado.

ARTICULO 89.- PRIMA GARANTIZADA

Los TCP percibirán, en concepto de prima garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo II y que vienen referidas a 50 horas mensuales bloque del primer grupo.

ARTICULO 90.- PLUS DE NIVEL

Los TCP percibirán en concepto de plus de nivel las cantidades fijadas en la tabla salarial del Anexo II.

ARTICULO 91.- PLUS DE DISTANCIA

En concepto de compensación por los gastos realizados para su traslado con ocasión de los servicios en su Base en los desplazamientos ciudad-aeropuerto-ciudad, asistencia a cursos, reconocimientos médicos, trabajos en tierra, comisiones de servicio, etc, se abonará la cantidad establecida en la tabla salarial del Anexo II.

ARTICULO 92.- PRIMA POR IMAGINARIA

La prima por imaginaria será equivalente a dos imaginarias mensuales por TCP - ocho horas del primer grupo -. Si se prestaran servicios de vuelo, durante las imaginarias, se abonará además la totalidad de las horas de vuelo realizadas.

ARTICULO 93.- IMAGINARIAS ADICIONALES

Si se programaran las imaginarias que las garantizadas, estas tendrán el mismo tratamiento económico que las garantizadas.

ARTICULO 94.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE.

Las horas bloque teórico que superen la cifra de cincuenta se abonarán al precio establecido en el Anexo II, siendo del primer grupo aquellas comprendidas entre las citadas 50 horas garantizadas y las 70 horas bloque teórico en cómputo mensual. Las superiores a 70 horas bloque teórico se abonarán de acuerdo con la cantidad establecida para horas del segundo grupo.

ARTICULO 95.- PRIMA POR ACTIVIDAD LABORAL.

Se establece una prima para retribuir la actividad laboral consistente en una prima por hora derivada de la diferencia

entre las horas de actividad laboral y las horas bloqueadas teóricas, cuya cuantía por niveles figura en el Anexo II.

La actividad laboral por reconocimiento médico se establece en cuatro horas por día de reconocimiento.

ARTICULO 96.- PLUS DE NOCTURNIDAD.

Como Plus de Nocturnidad se establece la cantidad reflejada en el Anexo II. A estos efectos, se consideraran las horas nocturnas de actividad aérea de acuerdo con la definición de este mismo Convenio.

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

ARTICULO 97.- PRIMA DE RESPONSABILIDAD JEFE DE CABINA

Los TCP con función de Jefe de Cabina en la Compañía percibirán, en tanto en cuanto no sean revocadas de dicha función, la prima fija que figura en el Anexo II.

Dicha prima la percibirán en trece pagas en el año 1.992 en catorce pagas a partir del año 1.993.

Esta cantidad viene referida al 30% del sueldo base y prima garantizada correspondiente a cada nivel.

ARTICULO 98.- HORAS DE VUELO NOCTURNAS

Se abonarán en concepto de horas de vuelo nocturnas las cantidades reflejadas en la tabla salarial del Anexo II, que será el 25 por 100 de la hora de vuelo del primer bloque.

ARTICULO 99.- VACACIONES

Durante el periodo de vacaciones el TCP percibirá la cantidad resultante de sumar los conceptos fijos de la tabla salarial del Anexo II todo ello del nivel que le corresponda.

En caso de un periodo de vacaciones inferior a treinta días los conceptos variables garantizados se prorratearán por el tiempo real de duración de las mismas.

ARTICULO 100.- PAGAS EXTRAORDINARIAS

La Empresa abonará dos pagas extraordinarias al año: Una en Junio y otra en Diciembre. La cuantía de estas pagas es el resultado de sumar la cuantía de los siguientes conceptos:

- . Sueldo Base.
- . Premio de Antigüedad.
- . Prima Garantizada.
- . Lo regulado en el artículo 97.

ARTICULO 101.- DIETAS

CONCEPTO DE DIETA

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

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

CLASES DE DIETAS

Las dietas se dividen en dietas de vuelo y por razón de actividad no aérea.

COMPUTO DE LAS DIETAS

A los efectos del computo de dietas, se devengara una dieta de vuelo por cada día natural (00:01 y 24:00 horas locales) en el que se realice una actividad aérea o se permanezca fuera de base dentro de una serie de servicios programados,

excepto cuando exista una variación de mas menos tres horas sobre el horario programado.

En ningún caso se podrá devengar mas de una dieta en un periodo inferior a 18 horas consecutivas.

CUANTIA DE LA DIETA

La cuantía de la dieta de vuelo será de 7.000 pesetas diarias

La cuantía de la dieta de la actividad no aérea sera igual a la cuantía de la dieta general de Compañía para todo el personal y podrá tener caracter nacional o internacional segun los terminos en que esté fijada.

COMIDAS

La Compañía suministrara comidas a bordo o en tierra a los TCP segun una programación mensual. Esta programación se establecera por acuerdo entre la Jefatura de Area de Vuelos y la Representación de los TCP. En aquellas escalas donde no sea posible efectuar las comidas en el restaurante, catering, etc., se realizaran a bordo del avion, para lo cual se estima necesario un tiempo de veinte minutos, respetandose siempre dicho tiempo.

INDEMNIZACION POR DESTACAMENTO

Los TCP percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de indemnización, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por el importe de la dieta no de aérea si aquél no excede de 31 días. Si lo sobrepasa, la indemnización se reduce a la mitad por los días en exceso.

INDEMNIZACION POR RESIDENCIA

La indemnización por residencia será igual al 85 por cien de la que correspondería por destacamento.

INDEMNIZACION POR DESTINO

La indemnización por destino será igual al 60 por cien de la que correspondería por destacamento.

ARTICULO 102.- ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMENTO RESIDENCIA O DESTINO.

Cuando en las situaciones de Destacamento, Residencia o Destino, no se llegaran a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el TCP recibira como indemnización la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando en los casos de Residencia o destino se alteren los plazos previstos por causa imputable a la Compañía, el TCP recibira, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

ARTICULO 103.- TRASLADOS EN SITUACION.

Las horas de vuelo en situación se retribuirán conforme a los precios que figuran en la tabla salarial del Anexo II.

ARTICULO 104.- VESTUARIO

El vestuario recogido en el Anexo III sera gestionado por la Unidad de TCP.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- A los TCP contratados antes del 31 de Diciembre de 1.991, cuando el TCP adquiriera la condición de fijo con contrato indefinido o con vigencia prorrogada hasta los tres años o bien sea designado como Jefe de Cabina le sera de aplicación la tabla salarial del nivel C en el supuesto de que se encuentre en un nivel inferior.

SEGUNDA.- Los TCP que a la firma del presente Convenio se encuentren en el nivel A pasaran al nivel B, con independencia de lo establecido en el artículo 27 cuando cumplan seis meses de permanencia en el citado nivel.

TERCERA.- Se crea un fondo de consecución de objetivos de rentabilidad económica y producción para los ejercicios 92 y 93, consistente en la concesión a cada TCP de una cantidad a tanto alzado y por una sola vez, coincidiendo con la paga extra de Diciembre, equivalente al 30% de su salario base, antigüedad y prima garantizada en el año 1992 y al 60% de los citados conceptos en el año 1993, si la cuenta de resultados de la Compañía, al final de cada ejercicio, registra la meta prevista de cero pérdidas o beneficios en 1992 y 1993.

DISPOSICIONES ADICIONALES

PRIMERA.- Las partes negociadoras se comprometen a analizar trimestralmente los niveles de absentismo del grupo Y, en su caso a adoptar las medidas necesarias para su control y reducción hacia los niveles del resto de personal de la Compañía.

SEGUNDA.- Con el objeto de incentivar la productividad en el colectivo, la Compañía otorgará un día libre adicional al año a los TCP que en el año natural anterior superen las 700 horas bloque teórico y dos días a las que superen las 800 horas bloque teórico.

TERCERA.- Para el cálculo de devengo de dietas, horas de vuelo nocturnas y plus de nocturnidad, se utilizará el horario programado, excepto cuando se produzca un retraso de tres horas o más, en cuyo caso se tomará el horario real.

Para el cálculo de la actividad laboral se utilizará la hora programada para el inicio de la actividad y la hora real para su finalización.

ARTICULO 105.- CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO

En caso de realización de cursos y comisiones de servicio la Compañía garantizará la percepción de 3,5 horas bloque teórico del primer grupo y 8 horas de actividad laboral al TCP nombrado para el ejercicio de dicho curso o comisión.

En caso de realizarse los cursos o comisiones de servicio fuera de base o en centros ajenos a la Compañía que, siendo dentro de base no lleven incluidos ya la dotación de comida, corresponderá el abono de dietas de actividad no aérea.

ARTICULO 106.- ALOJAMIENTO

La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan los Tripulantes en sus desplazamientos habituales, se hará directamente por la Compañía.

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

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

Un Representante del colectivo de TCP formará parte de la Comisión compuesta por un Representante de la Dirección de la Compañía y otro en representación de los Pilotos, presidida por la Jefatura de Flota, para la selección de los servicios hoteleros adecuados para el descanso de los Tripulantes.

Dicha Comisión dará su visto bueno a los hoteles que reúnan los requisitos aludidos, el cual estará vigente mientras se mantengan las condiciones contractuales de carácter funcional que dieron origen al citado visto bueno.

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

ANEXO I
VACACIONES

A) NORMAS GENERALES

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiese solicitado por el tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre períodos múltiples de quince días, excepto en los meses de verano.

Los tripulantes en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respeten los períodos voluntarios designados mientras dura esta situación, excepto en los meses de verano.

En el supuesto de vacaciones voluntarias, dejarán de percibir la dieta de destacamento y de disfrutar de cualquier otra prestación o derecho dimanante del mismo.

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

No obstante lo anterior, la Empresa podrá asignar vacaciones forzosas a tripulantes en situación de destacados cuando las necesidades de la flota lo aconsejen. A estos tripulantes se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo la situación de destacados durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

B) PUNTUACIONES

		Puntos	Quincena	Quincena
1.	Julio Agosto	24	12	12
2.	Septiembre	16	10	6
3.	Junio	12	4	8
4.	Abril Mayo	8	4	4
5.	Diciembre	6	0	6
6.	Enero	4	4	0
7.	Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre	0	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, al Jueves, Viernes, Sábado y Domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

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

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

Si se eligen en periodos distintos, los puntos que se devenguen en cada periodo no son acumulables parcialmente y se computarán al final de año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales se sumaran a las de los años anteriores el 31 de Diciembre de cada año y serán expuestas en publico por cada flota en este día.

Los Tripulantes de nuevo ingreso en plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del TCP de su grupo y función que la tenga mas alta.

Los tripulantes que cambien de función o flota arrastraran en su nuevo puesto la que tuvieran en el anterior.

PETICIONES

Hasta el 30 de Septiembre cada TCP hará llegar a la Jefatura de TCP el periodo de vacaciones deseado para el siguiente año, pudiendo hacerse en un solo periodo de 30 días o en distintos periodos de acuerdo con el artículo 75, cada uno de ellos con su orden de prioridad independiente. De no recibirse dentro de este plazo, las asignaciones de vacaciones tendran carácter forzoso, salvo el caso de ingreso posterior en la plantilla, en cuyo caso deberá solicitarlo en el plazo de 15 días.

C) ENFERMEDAD EN VACACIONES

Quando un TCP tenga asignado un periodo de vacaciones, sea voluntario o forzoso, y al inicio del mismo se halla en situación de ITL cuya duración se estime superior a 14 días desde esa fecha, aquellas se entenderán anuladas y procederá a un nuevo señalamiento, que podrá ser voluntario o forzoso, según la disponibilidad de la Compañía.

El periodo de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente. La fracción del periodo interrumpido por esta causa la disfrutará, por designación de la Empresa, antes del 31 de Diciembre. Si no fuere posible, por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento, sujeto a las necesidades operativas. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso.

D) VOLUNTARIOS Y FORZOSOS

Para los periodos solicitados libremente por el tripulante tendrá prioridad aquel qu tenga menor puntuación y, en caso de ser esta igual, el peticionario que tenga mayor antigüedad efectiva en la función.

Los Tripulantes que no tengan asignados periodos voluntarios, formaran una lista para las asignaciones forzosas. Estas asignaciones se harán teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En el caso de tener dos o mas TCP el mismo número de puntos, se enviara al de menor antigüedad efectiva en la función.

**ANEXO II
TABLAS SALARIALES
TABLA SALARIAL 92**

CONCEPTOS FIJOS	NIVEL O	NIVEL A	NIVEL B	NIVEL C	NIVEL D	NIVEL E
S BASE	14	48 000	46 000	46 000	48 000	48 000
P DISTANCIA	12	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
GARANTIA	14	87 750	72 400	74 550	89 800	91 550
P IMAGINARIA	12	10 840	11 584	11 928	11 808	14 224
PLUS NIVEL	12	1 448	4 516	5 985	5 611	4 447
TRienio	14			3 450	3 450	3 450
TOTAL FIJO		1 850 958	1 970 800	2 022 856	2 181 228	2 246 652
PRIMA CDC	13	34 125	35 520	36 180	39 680	40 770
TOTAL FIJO+CDC		2 307 581	2 437 560	2 492 803	2 697 198	2 812 481

CONCEPTOS VARIABLES NIVEL O NIVEL A NIVEL B NIVEL C NIVEL D NIVEL E

HORAS 1º GRUPO	1 375	1 448	1 491	1 728	1 778	1 821
HORAS 2º GRUPO	1 918	2 071	2 133	2 408	2 542	2 604
IMAGINARIAS	5 410	5 792	5 968	6 904	7 112	7 294
ACTIVIDAD	111	107	109	112	115	119
PLUS NOCTURNIDAD	114	145	149	152	157	161
HRS VUELO NOCT. PR	249	362	373	432	445	458
HRS V.S	474	724	745	863	889	915
TOTAL VARIABLES	508 36	540 782	556 072	628 490	645 260	663 911
TOTAL FIJO+VARIABLES	2 366 092	2 511 582	2 578 728	2 807 727	2 891 938	2 976 392
TOTAL FIJO+VARIABLES+CDC	2 899 111	2 973 342	3 044 873	3 323 687	3 421 048	3 579 881

Las puntuaciones de los tripulantes de nuevo ingreso a la TCP, según su nivel, en el solo y unico sueldo de base se sumaran a las de los años anteriores en cómputo anual e individualmente, y por la aplicación de dichos puntos a las tablas salariales de la Empresa se obtendrán las siguientes cantidades:

NIVEL	NIA	NIB	NIC	NID	NIE
2 366 092	2 511 582	2 578 728	2 807 727	2 891 938	2 976 392

**ANEXO III
VESTUARIO**

"EL TRIPULANTE" recibirá al iniciar su relación laboral las prendas de uniforme que se relacionan en este Anexo y en el que se especifica la duración y reposición de las mismas

EQUIPO TCP FEMENINO

PRENDA	CANTIDAD INICIAL	UNIDADES REPOSICION
Blusa verano	4	2/1 año
Blusa invierno	4	2/1 año
Falda verano	2	1/1 año
Falda invierno	2	1/1 año
Sobrefalda	3	1/6 meses
Chaqueta	2	1/1 año
Gabardina	1	1/3 años
Guañtes (pares)	2	1/6 meses
Pañuelo	2	1/1 año
Medias invierno	6	6/1 año
Medias verano	6	6/1 año
Zapatos a bordo (pares)	2	1/1 año
Zapatos calle (pares)	2	2/1 año
Bolso	1	1/1 año
Bolso viaje	1	1/2 años
Maleta pequeña	1	1/2 años
Maleta grande	1/a los 6m/	1/2 años
Rebeca	2	1/1 año
Chapa identificación	2	s/c
Gorro	1	1/1 año

Las cantidades iniciales y de renovación se entregaran al Tripulante siempre que se cambie de modelo y en los cambios de estación

A aquellas TCP que no puedan hacer uso de las medias normales la Compañía les facilitara una dotación de medias de descanso, cuya cantidad sea equivalente por su precio a las normales.

Si durante la vigencia del presente Convenio la Compañía decidiera modificar alguna de las prendas o el uniforme en su totalidad se abrirán consultas con la Representación del colectivo a fin de que hagan la exposición oportuna sobre aspectos o mejoras a considerar.

ANEXO IV

ROTACIONES DE DESTACAMENTOS, RESIDENCIAS O DESTINOS

A) NORMAS COMUNES

- Todo Tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

- Cuando por razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de TCP.

- Cuando se tengan dudas "a priori" sobre el tiempo de permanecer en la situación que se oferta, se considerara

esta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de dietas, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecido en el artículo 45, abonándose al Tripulante las diferencias, si las hubiera, entre la dieta percibida y la que realmente correspondiera.

B) PUNTUACION Y NUMERO DE SITUACIONES

- A partir de la firma del presente Convenio las puntuaciones de todos los Tripulantes parten de 0 puntos.

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

Destacamentos	1,00 punto por mes
Residencias	0,85 punto por mes
Destino	0,60 punto por mes

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

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

- Los Tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo, adquirirán, como puntuación inicial, la del Tripulante de su grupo laboral que la tenga más alta.

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

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

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

1)

1) PETICIONES

- La Jefatura de TCP ofertará por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de Destacamento, Residencia o Destino disponibles.

- Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente harán llegar su petición a la flota como mínimo diez días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada.

Quando coincidan ajustes en la composición de las flotas con el inicio de Destacamentos se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Las notificaciones de cambio de flota han de realizarse previa o simultáneamente a las ofertas de destacamentos.

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

c) Por lo tanto, la Jefatura de TCP, conocidos los Tripulantes que integrarán su plantilla en la fecha que se inicien los destacamentos, ofertarán a los Tripulantes los turnos disponibles y los tendrán en cuenta para la asignación de los voluntarios y, en su caso, de los forzosos.

ASIGNACION

La asignación de las situaciones de destacamento, residencia o destino, podrá ser de carácter voluntario o forzoso.

VOLUNTARIO

Previo solicitud del Tripulante, el orden de asignación del destacamento, residencia o destino, se hará de acuerdo con las siguientes normas:

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

2. Se hallará la puntuación total de cada solicitante, siendo esta la suma de las puntuaciones correspondientes a cada una de las mencionadas situaciones.

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

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

b) En caso de igualdad en el número de veces correspondiera a aquel con menos cifra de puntos acumulados.

c) En el supuesto de que aun existiese igualdad correspondiera a aquel TCP con menor número de orden en el escalafón.

Para los Jefes de Cabina este dato se sustituirá por el de mayor antigüedad en la función.

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

La calificación de fuerza mayor y su justificación podrá someterse a la Comisión de Interpretación y Vigilancia para su examen e informe.

FORZOSO

Quando 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.

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

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

La incorporación de nuevos Tripulantes a una flota se hará, a estos efectos, en el turno que por orden de su escalafón le corresponda, pero su inclusión no modificará la designación de Tripulantes ya establecida para un determinado desplazamiento.

3. Todo Tripulante, a quien le hubiere sido asignado un turno forzoso, podrá cambiarlo con otro Tripulante si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque. En tanto ambos Tripulantes no hayan cubierto el turno que recíprocamente correspondía a cada uno, no podrá volver a realizar un nuevo cambio.

4. Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal, serán consideradas como forzosas a todos los efectos.

5. Quando la asignación de un Destacamento forzoso coincida con vacaciones comunicadas en firme, asignación de destacamento voluntario e incapacidad laboral transitoria, se dará prioridad a las mencionadas situaciones, quedando el TCP, al término de las mismas, a disposición de la Compañía para realizar el primer destacamento forzoso que se produzca.

ANEXO V

BILLETES GRATUITOS Y CON DESCUENTO

Se concederán seis trayectos gratuitos al año en clase turista y sin reserva de plaza para el titular y los beneficiarios de la tarjeta de billetes en líneas con código FV.

El Tripulante que durante dos años consecutivos no hubiese disfrutado el derecho de billete gratuito, tendrá derecho a usar el y los beneficiarios un billete gratuito en el tercer año con reserva de plaza, pudiendo coincidir dos trayectos del mismo como máximo en una de las épocas restrictivas -excepto Julio y Agosto- condicionado a que el titular tenga asignadas vacaciones reglamentarias por un periodo no inferior a siete días laborables.

Durante los periodos de embargo debidamente comunicados queda suprimidas todo tipo de reservas excepto lo señalado en el parrafo anterior.

El Tripulante tendrá derecho a dos trayectos gratuitos para los beneficiarios de la tarjeta de billetes en los casos en los que deba pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Nochevieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. Tal derecho llevara aparejado la estancia en el mismo hotel de dichos beneficiarios durante todos los días que dure la serie de servicios. En caso de no tener beneficiarios tendra derecho a solicitarlos para padres o hermanos con un maximo de dos personas manteniendo el mismo derecho a la estancia en el hotel establecida para los beneficiarios.

También tendrá derecho a billetes al 90 por 100 sin reserva de plaza y al 50 por 100 con reserva, sin limitación en ambos casos, con la tarjeta de billetes y en las líneas con código PV.

Se concederán billetes gratuitos con reserva de plaza en clase turista -cuatro trayectos como maximo-, en caso de matrimonio, para el TCP y su conyuge, sin epoca restrictiva ni limitación de redes.

Se concederá un billete gratuito en turista ida y vuelta con reserva de plaza en caso de fallecimiento de conyuge padres, hijos o hermanos, incluso parentesco político, al aeropuerto más próximo al lugar de fallecimiento (en caso de ser TCP casados tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su conyuge).

Igualmente se concederá hasta un maximo de dos billetes gratuitos ida y vuelta en turista, de los cuales uno será con reserva de plaza, en caso de enfermedad grave o que requiera atención personal medica certificada de un TCP, tratado por el médico de la Compañía, que le controle fuera de su residencia habitual, con ocasion de servicio.

Esta concesion se refiera a los beneficiarios de la tarjeta de billetes o a los padres o hermanos del TCP en los casos en que no tenga beneficiarios.

En los destacamentos superiores a treinta dias de duracion y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitara libre de impuestos y seguros un billete gratuito ida y vuelta en turista con reserva de plaza para los familiares del Tripulante.

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

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

Cuando se trate de vuelos no diarios, la transformación se realizara despues de la segunda.

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

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

Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza serán condiciones indispensables el disfrute de las vacaciones anuales y tener un justificante del Jefe de Departamento de TCP donde se expresa la fecha de su incorporación al trabajo.

Los Tripulantes y los beneficiarios de la tarjeta tendran derecho a un maximo de treinta kilos de franquicia de equipajes por persona.

Tales concesiones de billetes podrán ampliarse a otras líneas del Grupo a medida que se lleguen a Acuerdos Múltiples de reciprocidad.

ANEXO VI

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

En caso de baja por ILT derivada de enfermedad comu o accidente no laboral la Empresa complementara las prestaciones economicas de la Seguridad Social, en los siguientes terminos:

- Las bajas de hasta cuatro dias de duracion con un complemento.

- Las bajas de duracion de cinco a veinte dias hasta el 100 por 100 de los conceptos fijos desde el primer dia.

- Las bajas de duracion superior a veinte dias el 100 por 100 de los conceptos fijos y de la media real de HBT de la flota y funciones desde el primer dia.

ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL

Durante el tiempo que dure la I.L.T. y hasta el alta, o hasta que el TCP pase a la situación de cese temporal o definitivo en vuelo por pérdida de licencia, los TCP que se encuentren en esta situación percibirán la media real de la flota y funciones desde el primer dia.

La situación de ILT, cualquiera que sea su causa y duración, no afectara a la percepción completa de las pagas extraordinarias.

TCP EN ESTADO DE GESTACION

En el caso de que una TCP se encuentre en estado de gestacion, y los servicios medicos ordenen su cese en vuelo, esta podra optar a un puesto en tierra adecuado, segun las disponibilidades de la Compañía. En este caso su retribucion sera la correspondiente a los conceptos fijos de la tabla salarial de su nivel en vuelo.

En caso de no disponer de un puesto en tierra adecuado o no estar en situación de I.L.T., podrá optar por permanecer en inactividad durante los meses de gestación hasta que se produzca la baja por maternidad por la Seguridad Social, salvo que se considere apta para el vuelo por los servicios medicos.

En el supuesto de inactividad mantendrá el sueldo base, antigüedad, plus de nivel y prima garantizada, así como el derecho a billetes gratuitos y con descuento y demás prestaciones sociales -jubilación y seguros-.

En el supuesto de que la legislación aplicable al respecto se modificara reconociendo la situación de ILT para la TCP, de no haber puesto en tierra deberá pasar a la situación de ILT.

Una vez finalizado el periodo de gestación y baja por maternidad de la Seguridad Social, la TCP conservara la preferencia, durante un periodo de seis años, sobre el personal de nuevo ingreso, a ocupar un puesto en tierra, siempre que reuna los requisitos necesarios. En tal caso, su relación laboral se regirá por lo establecido en el Convenio del Personal de Tierra y lo dispuesto en el artículo 21.

ANEXO VII

VENTA A BORDO

En concepto de comisión de venta a bordo los TCP percibirán mensualmente el 10 por 100 del total de ventas liquidadas, repartida de la siguiente manera:

a) El 74 a repartir entre la Tripulación de Cabina que realiza la venta a bordo en cada vuelo concreto, recibiendo la Jefe de Cabina un punto más que el resto de los TCP de cada Tripulación.

b) El 31 restante se repartirá entre la totalidad de los TCP de VIVA AIR a partes iguales con las siguientes excepciones excluyentes:

1. TCP en situación de excedencia, tanto voluntaria como forzada o por maternidad.

2. TCP en estado de gestación, siempre que no preste servicio de vuelo activo.

3. TCP de baja por ILT durante un periodo superior a 30 dias dentro de un mes natural.

4. TCP con pérdida de licencia temporal o definitiva.

5. Mandos intermedios y superiores, en tanto no desempeñen actividad aérea como TCP o Jefe de Cabina, siempre y cuando el número de horas de vuelo realizadas no supere el 50% de la media real de horas de vuelo efectuadas en su flota mensualmente.

ANEXO VIII SEGUROS

A) VIDA Y PERDIDA DE LICENCIA

La Empresa ha concertado la suscripción de una póliza de seguro que cubre los riesgos de fallecimiento, invalidez permanente y pérdida definitiva de licencia por la cuantía de diez millones de capital asegurado, siendo el abono de las primas el 50 por 100 a cargo de la Empresa y el otro 50 por 100 a cargo del TCP, que le será descontado de nómina.

En caso de que se produjera una participación en beneficios, en función de la siniestralidad, ésta se destinará a la ampliación de la cuota del Plan de Jubilación.

A partir de Enero de 1994 el abono de las primas será 60% a cargo de la Empresa y 40% a cargo del TCP.

La Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrá información puntual de estos Seguros y de la forma de aplicar los beneficios en su caso.

B) PLAN DE JUBILACION

La Empresa ha concertado un Plan de Jubilación, de carácter voluntario, en el que pueden integrarse todos los TCP de la Compañía VIVA AIR fijos o con contratos a tres años, cuyas primas serán a cargo de Empresa/trabajador al 50 por 100 cada uno.

En caso de que un TCP opte una vez que su contrato sea convertido en indefinido o a tres años, incorporarse al Plan de Jubilación, la Compañía aportará la parte correspondiente al período no cotizado desde el inicio de su relación laboral.

Las primas se calcularán sobre el 9,44 de la suma de los siguientes conceptos: sueldo base, plus de nivel, prima garantizada, antigüedad y prima de Jefe de Cabina en su caso, en función del nivel retributivo de VIVA AIR.

ANEXO IX

PARTICIPACION Y REPRESENTACION DE LOS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

J) FUNCIONES Y COMPETENCIAS DE LOS ORGANOS DE REPRESENTACION DE OS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS (COMITE DE EMPRESA, BLEGADOS U ORGANOS QUE LOS SUSTITUYAN).

La Representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, sin perjuicio de estipulaciones establecidas en la legislación general, tendrá las siguientes competencias:

1. Recibir información, que le será facilitada trimestralmente, al menos, sobre la evolución general del sector económico al que pertenece la Empresa, sobre la situación de la producción y ventas de la entidad, sobre su programa de producción y evolución probable del empleo en la Empresa.

2. Conocer el balance, la cuenta de resultados, la memoria y, en el caso de que la Empresa revista la forma de sociedad por acciones o participaciones, de los demás documentos que se den a conocer a los socios y en las mismas condiciones que a éstos.

3. Emitir informe con carácter previo a la ejecución por parte del empresario de las decisiones adoptadas por este sobre las siguientes cuestiones:

- Reestructuraciones de plantilla y cesas totales o parciales, definitivos o temporales de aquella.
- Reducciones de jornada, así como traslado total o parcial de las instalaciones.
- Planes de formación profesional de la Empresa.

d) Implantación o revisión de sistemas de organización y control de trabajo.

e) Estudio de tiempos, establecimiento de sistemas de primas o incentivos y valoración de puestos de trabajo.

4. Emitir informe cuando la fusión, absorción o modificación del "status" jurídico de la Empresa suponga cualquier incidencia que afecte al volumen del empleo.

5. Conocer los modelos de contrato de trabajo escrito que se utilicen en la empresa, así como de los documentos relativos a la terminación de la relación laboral.

6. Recibir información sobre:

- Sanciones por faltas graves y muy graves.
- Adscripción a puestos de trabajo en tierra por cause circunstancial o definitivo en vuelo.
- Estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, índices de siniestralidad, seguimiento de altas y bajas, trasvases y composición de flotas, progresión y regresión, vacaciones, excedencias, licencias y reincorporaciones.

7. La Dirección de la Compañía informará con una antelación de treinta días a la Representación de los TCP de las convocatorias de selección y sus características. Asimismo se estará a lo establecido en el artículo 24 del presente Convenio Colectivo.

8. Ejercer la función de vigilancia sobre:

- El cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, de Seguridad Social y empleo.
- Las condiciones de seguridad e higiene en las que se desarrolla el trabajo de los TCP.
- Alojamiento de TCP.

9. La Dirección de la Compañía estará obligada a facilitar información a la Representación de los TCP sobre las normas de trabajo a bordo de las TCP y la configuración de los diferentes servicios, así como de las distintas revisiones y actualizaciones que se vayan realizando, pudiendo dicha Representación presentar las sugerencias que estime oportunas para la mejora del servicio.

B) SECCIONES SINDICALES

1. La Compañía reconocerá a las Secciones sindicales de TCP de los Sindicatos y Asociaciones Sindicales legalmente constituidos con representación real en el colectivo de TCP, cuando posean un nivel de afiliación en VIVA AIR superior al 20% de su Colegio Electoral, lo que deberá acreditarse fehacientemente.

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

2. La Dirección de la Compañía podrá establecer expresamente con dichas Secciones Sindicales y con aquellas otras que pudieran acreditarse ante la Compañía en los términos expresados, lo que considere oportuno entre las mismas y la Empresa.

Las secciones sindicales reconocidas por la Empresa podrán:

A) Fijar comunicaciones sindicales en los tablones de anuncios destinados a tal fin en los locales de la Empresa. Estas publicaciones deberán ir conformadas con el sello o firma de la Sección o Delegado responsable de la misma. Una vez publicadas deberá ser informada la Dirección de su contenido.

B) Difundir publicaciones y avisos de carácter sindical o laboral a los TCP de la Compañía, a la hora de entrada y salida del trabajo.

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

D) En la negociación del Convenio podrán ser interlocutores el Órgano de Representación del Colectivo y las Secciones sindicales, si las hubiera, siempre y cuando estas y la Dirección se reconozcan mutuamente capacidad y dichas representaciones sindicales constituyesen la mayoría del Comité.

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

Los Delegados sindicales tendrán las garantías y facilidades que establecen la normativa o los acuerdos vigentes.

F) Utilizar expertos en la negociación de convenios colectivos previo acuerdo con la Dirección, en cada caso, para determinar el número.

G) La Empresa dará facilidades de información al colectivo de TCP a través de sus secciones sindicales reconocidas por la Dirección de la Compañía.

ANEXO X TRASLADOS

Los cambios de base de los Tripulantes de cabina de Pasajeros podrán realizarse:

- A) CON CARACTER VOLUNTARIO.
- B) CON CARACTER FORZOSO.

En ambos casos se acordará con la Representación de los Trabajadores, las condiciones aplicables a los traslados.

ANEXO XI

PERDIDA DE LICENCIA TEMPORAL Y DEFINITIVA EN VUELO

A - Pérdida temporal de licencia.

En el supuesto de que un TCP pierda su licencia de vuelo con carácter temporal, y no se encuentre en situación de I.T., pasará a prestar servicios en tierra, en el puesto más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes.

En este caso, su retribución será la correspondiente al puesto de trabajo que ocupe de conformidad con lo establecido en el Convenio Colectivo de Tierra y su antigüedad administrativa.

En caso de no disponer de un puesto en tierra adecuado, el TCP afectado pasará a la situación de inactividad hasta que se produzca una vacante adecuada o alternativamente recupere su aptitud para el vuelo.

Durante el tiempo que el TCP permanezca en situación de inactividad percibirá durante los 3 primeros meses el 100% y los 4 siguientes el 50% de los siguientes conceptos retributivos:

Sea de base o de una garantizada y plus de nivel.

En el caso de que el origen de la pérdida de licencia sea un accidente de trabajo o enfermedad profesional, la TCP percibirá el 100 por 100 de los conceptos fijos.

B - Pérdida definitiva de licencia.

En el supuesto de pérdida definitiva de licencia, el TCP pasará a ocupar un puesto en tierra entre las vacantes existentes.

En el caso de no cumplir con los requisitos exigidos para tal puesto, el TCP pasará a disfrutar una licencia especial retribuida en la que se le abonarán todos los conceptos fijos de su nivel en vuelo, a excepción de la prima de Jefe de Cabina, con el fin de que pueda realizar los cursos de formación necesarios para optar al citado puesto. Para ello tendrá derecho a acudir de forma gratuita a los cursos programados por la Compañía en las materias de referencia para optar al citado puesto en tierra.

En caso de no existir estos cursos en el plan de formación de la Compañía podrá el TCP realizar los mismos con terceros a cargo de la Empresa eligiendo a este efecto la Compañía las entidades formativas.

En el supuesto de que el periodo de formación sea mayor a 4 meses, el TCP podrá optar a una licencia no retribuida de carácter especial de hasta 6 meses máximos con el fin de finalizar los citados cursos.

En el supuesto de que al término de la formación pase a ocupar el citado puesto en tierra, su relación laboral se regirá por lo establecido en el Convenio Colectivo de personal de tierra, reconociéndose su antigüedad administrativa a todos los efectos.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo siguiente la Compañía asegurará un puesto en tierra por cada 100 personas en plantilla de tierra o fracción única y exclusivamente para los TCP que pierdan definitivamente la licencia por enfermedad profesional o accidente laboral, así calificado y en los supuestos en que el trabajador no incurra en los supuestos de invalidez permanente absoluta o de gran invalidez.

En el caso de que la Compañía no disponga de un puesto vacante en tierra o concluido el periodo de formación el TCP no cumpliera los requisitos necesarios o por expresa voluntad del TCP afectado éste podrá optar por lo siguiente:

Rescindir su relación laboral con la Compañía con una indemnización de 30 días de salario por año efectivamente trabajado, entendiéndose por salario a estos efectos, la media de todos los conceptos retributivos fijos y variables percibidos por el trabajador los últimos 6 meses trabajados, más como 2 mensualidades completas de conceptos fijos.

En el supuesto de que la pérdida de licencia se derivase de accidente laboral o enfermedad profesional la indemnización establecida en el párrafo anterior será de 60 días de salario por año efectivamente trabajado.