

**Zona de Promoción Económica de Andalucía***Provincia de Málaga*

Expediente: MA/238/P08. Empresa/localización: «Technology and Production Center Málaga, Sociedad Anónima». Málaga. Inversión: 4.649.067.000 pesetas. Subvención: 929.813.400 pesetas. Empleo: 200.

Expediente: MA/247/P08. Empresa/localización: «Hacienda del Encinar, Sociedad Anónima». Archidona. Inversión: 1.934.453.000 pesetas. Subvención: 270.823.420. Empleo: 69.

**ANEXO II****Zona de Promoción Económica de Canarias***Provincia de Las Palmas*

Expediente: GC/90/P06. Empresa: «Sonco Canarias, Sociedad Anónima». Calificación anterior: (CDGAE 7 de junio de 1990). Inversión subvencionable: 2.345.718.000 pesetas. Subvención: 211.114.620 pesetas. Empleo creado: 30. Calificación modificada: No procede la modificación.

Expediente: GC/232/P06. Empresa: «Tourin Europeo, Sociedad Anónima» (antes «Gestiones Inmobiliarias Turísticas Isleñas, Sociedad Anónima»). Calificación anterior: Desestimado. Calificación modificada: Inversión subvencionable: 1.200.000.000 de pesetas. Subvención: 204.000.000 de pesetas. Empleo creado: 35.

**20791** *RESOLUCION de 19 de septiembre de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 15 y 17 de septiembre de 1994 y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 15 y 17 de septiembre de 1994, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 15 de septiembre de 1994:

Combinación ganadora: 35, 17, 23, 12, 29, 21.

Número complementario: 31.

Número del reintegro: 0.

Día 17 de septiembre de 1994:

Combinación ganadora: 40, 26, 46, 47, 28, 31.

Número complementario: 7.

Número del reintegro: 1.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán el día 22 de septiembre de 1994, a las veintiuna treinta horas, y el día 24 de septiembre de 1994, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137 de esta capital.

Madrid, 19 de septiembre de 1994.—El Director general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**20792** *RESOLUCION de 2 de septiembre de 1994, de la Dirección General de Personal y Servicios, por la que se hace público el fallo de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Rafael Jesús García Peón.*

En el recurso contencioso-administrativo número 342/1989, interpuesto por don Rafael Jesús García Peón contra la Resolución de la Dirección General de Personal y Servicios del Ministerio de Educación y Ciencia de 12, de diciembre de 1988, que inadmitió por extemporáneo el recurso de reposición interpuesto por el actor contra la Resolución del mismo órgano administrativo, de 27 de julio de 1988, por la que se hizo pública

la lista definitiva de concursantes que habían obtenido plaza en el concurso de méritos para la provisión de vacantes en la plantilla del Cuerpo Especial de Inspectores Técnicos de Formación Profesional convocado por Orden de 30 de julio de 1982, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, en 12 de enero de 1993, ha dictado sentencia, cuyo fallo es del siguiente tenor literal:

«Que estimando la causa de inadmisibilidad alegada por la Administración demandada, en el presente recurso contencioso-administrativo número 342/1989, interpuesto por el Letrado don Ricardo Zarauz Elguezábal, en nombre y representación de don Rafael Jesús García Peón, contra la Resolución del Director general de Personal y Servicios del Ministerio de Educación y Ciencia de 12 de diciembre de 1988, que inadmitió por extemporáneo el recurso de reposición interpuesto por el actor contra la Resolución del mismo órgano administrativo de 27 de julio de 1988, que hizo pública la lista definitiva de concursantes que habían obtenido plaza en el concurso de méritos para la provisión de vacantes, en la plantilla del Cuerpo Especial de Inspectores Técnicos de Formación Profesional, convocado por Orden de 30 de julio de 1982, debemos:

Primero.—Declarar la inadmisibilidad del presente recurso, por extemporaneidad en la interposición del previo recurso de reposición.

Segundo.—No hacer expresa imposición de costas.»

Dispuesto por Orden de 20 de julio de 1994 el cumplimiento de la citada sentencia, en sus propios términos.

Esta Dirección General ha resuelto dar publicidad al fallo de la misma para general conocimiento.

Madrid, 2 de septiembre de 1994.—El Director general, Gonzalo Junoy García de Viedma.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**20793** *RESOLUCION de 7 de septiembre de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por el que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del XII Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros.*

Visto el texto del XII Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros, (código de Convenio Colectivo número 9002640), que fue suscrito con fecha 18 de mayo de 1993, de una parte, por los designados por la empresa, en representación de la misma, y de otra, por los miembros del Comité de Empresa de Vuelo pertenecientes a los sindicatos SITCPLA y STCP-UGT, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo, Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 7 de septiembre de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

### XII CONVENIO COLECTIVO ENTRE «IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANONIMA», Y SUS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

## CAPITULO I

## Disposiciones generales

Artículo 1. *Ámbito territorial.*

El ámbito y aplicación del presente Convenio abarca todos los centros y dependencias del trabajo de la compañía, tanto en España como en

el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

**Artículo 2. *Ámbito personal.***

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

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio activo de vuelo, se regirán por lo expresamente regulado en el anexo 2, según las circunstancias específicas que en cada caso correspondan.

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

Si desde la fecha de la firma del acta de aprobación del articulado del presente Convenio, por los componentes de la Comisión Negociadora del XII Convenio Colectivo y hasta la finalización del mismo, cualquiera de los grupos laborales que integran el personal de vuelo, alcanzase un nuevo Convenio Colectivo o pacto de análoga naturaleza que en su conjunto y en cómputo global resultase más beneficioso que el presente XII Convenio, se convendrá la aplicación del mismo a todos los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Ambas partes acuerdan que con las contraprestaciones económicas recogidas en el presente Convenio, quedan compensadas todas las pretensiones deducidas sobre el cuarto párrafo del artículo 2 y disposición final cuarta durante la vigencia del XII Convenio Colectivo, respecto a todos los Convenios Colectivos o pactos de análoga naturaleza de los grupos laborales que integran el personal de vuelo firmados con anterioridad a la fecha de la firma del acta de aprobación del articulado del presente Convenio.

**Artículo 3. *Ámbito temporal.***

El presente Convenio entra en vigor el día 1 de enero de 1993. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 1995, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

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

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

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

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

**Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.***

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

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

**Artículo 6. *Trato más favorable.***

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicará en cada caso concreto aquélla que sea más favorable a los Tripulantes.

**Artículo 7. *Entrada en servicio de nuevos aviones.***

Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que

suponga merma en los ingresos garantizados en este Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones.

**CAPITULO II**

**Principios informadores**

**Artículo 8. *Salvaguarda de los intereses de la compañía.***

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

**Artículo 9. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.***

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que le corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que determine.

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

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

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

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

**Artículo 10. *Otras ocupaciones.***

Los Tripulantes en activo no podrán dedicarse a ninguna actividad, retribuida o no retribuida, que signifique competencia de transporte aéreo a la compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente.

**Artículo 11. *Banalización Tripulantes de Cabina de Pasajeros.***

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

b) La banalización a que se refiere el apartado anterior, sólo será aplicable a servicios de vuelo de compañías nacionales, con Tripulantes técnicos y aeronaves sometidas a pabellón español y en relación con las extranjeras, si así estuviera estipulado con Convenios, Tratados o Protocolos y otros pactos suscritos con el país de que se trate por el Estado español. No se exigirá este requisito para los aviones de las compañías del grupo «ATLAS», siempre y cuando las condiciones de régimen de trabajo y descanso, así como las económicas, se armonicen en su conjunto en relación con las que rigieran en dichas compañías.

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

**Artículo 12. *Legislación vigente y reglamentos internos.***

Para conseguir que las operaciones de vuelo de Iberia se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los

manuales de operación y en el manual de operación auxiliar. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros reglamentos de trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la compañía o por sus representantes, dentro del ámbito de su competencia.

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

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

### CAPITULO III

#### Definiciones

##### Artículo 13.

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

##### Artículo 14. *Tripulante.*

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

##### Artículo 15. *Tripulante de Cabina de Pasajeros.*

Tripulante en posesión de licencia y de calificaciones que permitan asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de un aeroplano, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, encuadrados en este grupo, tienen como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor «confort» del pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que estén relacionados con su función específica a bordo.

##### Artículo 16. *Sobrecargo.*

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

##### Artículo 17. *Tripulante de Cabina de Pasajeros principal.*

Es el miembro de la tripulación de cabina de pasajeros, designado libremente por la empresa que, bajo la supervisión y dependencia directa del Sobrecargo, además de realizar las funciones propias del Tripulante de Cabina de Pasajeros, coordina y supervisa las de la tripulación de cabina de pasajeros, en la zona del avión que se le asigne. Todo ello referido exclusivamente a la flota B-747, sin perjuicio de que la compañía pueda en el futuro, implantarlo en otras flotas.

##### Artículo 18. *Nivel.*

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

Se establece la siguiente clasificación por niveles, a efectos solamente económico-administrativos y enunciativos:

Ingresados hasta el 1 de agosto de 1971	Ingresados a partir del 1 de agosto de 1971
Nivel 1D .....	Nivel 1D.
Nivel 1C. ....	Nivel 1C.
Nivel 1B. ....	Nivel 1B.
Nivel 1A. ....	Nivel 1A.
Nivel 1. ....	Nivel 1.
Nivel 2. ....	Nivel 2.

Ingresados hasta el 1 de agosto de 1971	Ingresados a partir del 1 de agosto de 1971
Nivel 3. ....	Nivel 3.
Nivel 4. ....	Nivel 4.
Nivel 5. ....	Nivel 5.
	Nivel 6.
	Nivel 7.
	Nivel 8.
	Nivel 9.

La creación del nivel 9 se establece con efectos de 18 de mayo de 1993.

##### Artículo 19. *Ordenación del personal.*

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

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

La Dirección de la compañía confeccionará al 31 de diciembre de cada año, la ordenación del personal a que se refiere este artículo, que será publicada antes del 31 de marzo del año siguiente.

##### Artículo 20. *Antigüedad en vuelo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros.*

Para los Tripulantes de Cabina de Pasajeros ingresados hasta enero de 1964, se considerará antigüedad en vuelo la fecha en que, con contrato en vigor en Iberia, realizó el primer vuelo, en servicio de transportes públicos de esta compañía, ya sea en vuelos regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad en vuelo respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 33.

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

Para los Tripulantes de Cabina de Pasajeros ingresados a partir de enero de 1964, la antigüedad en vuelo vendrá definida por la fecha de ingreso en el grupo y en caso de coincidencia, por el orden de calificación establecido por la compañía de acuerdo con sus normas de ingreso.

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

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

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se registrarán por lo dispuesto en el artículo 38.

##### Artículo 21. *Antigüedad administrativa.*

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

### CAPITULO IV

#### Ingreso, promoción y progresión

##### Artículo 22. *Admisión.*

Cualquier ingreso de Tripulantes de Cabina de Pasajeros en la compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará

a continuación del último Tripulante de Cabina de Pasajeros del último nivel.

La admisión de Tripulantes de Cabina de Pasajeros se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en el artículo 23.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como Tripulantes de Cabina de Pasajeros en la compañía Iberia.

#### Artículo 23. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

Las condiciones que deberán reunir los aspirantes, para ingresar en la compañía, serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas médicas y de aptitud correspondientes.

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

#### Artículo 24. *Promoción.*

La promoción de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros podrá darse por el cambio de funciones.

#### Artículo 25. *Cambio de funciones.*

La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen para la asignación de la función de Sobrecargo, se realizará por riguroso orden de antigüedad de servicios efectivos en vuelo en la categoría de Tripulante de Cabina de Pasajeros.

El paso de un Tripulante de Cabina de Pasajeros a ejercer la función de Sobrecargo se producirá por designación de la compañía, entre todos los que reúnan los requisitos determinados por aquella, por haber superado los cursos, pruebas y evaluaciones correspondientes. Se respetará la antigüedad de los servicios efectivos en vuelo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros en la compañía Iberia, entre todos aquellos que hubieran superado las pruebas.

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

En cuanto a la remoción de la función de Sobrecargo se estará a lo dispuesto en la legislación y normativa vigentes en cada momento, sin perjuicio del respeto de los derechos económicos que el afectado haya consolidado hasta dicho momento, conforme a lo dispuesto en el artículo 105.

Todo lo recogido en este artículo será igualmente aplicable al cambio de función de Tripulante de Cabina de Pasajeros a Tripulante de Cabina de Pasajeros Principal.

#### Artículo 26. *Progresión.*

Se entiende por progresión el pase de un avión a otro.

Para tener opción a la misma el Tripulante de Cabina de Pasajeros que reúna las condiciones exigidas, deberá superar las pruebas establecidas por la Dirección, siendo convocado para realizar las mismas con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en los artículos 19 y 20.

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

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

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

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

Igualmente, si durante un destacamento, residencia o destino voluntario se produjera regresión por necesidades del servicio, el tripulante

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

#### Artículo 27. *Renuncia a la progresión.*

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

#### Artículo 28. *Regresión voluntaria.*

La concesión de las regresiones voluntarias estará sujeta a las necesidades operativas de la compañía.

La opción se ejercerá con las siguientes condiciones:

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

Las vacantes producidas como consecuencia de regresiones voluntarias, se cubrirán con arreglo a lo establecido en el artículo 26.

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

#### Artículo 29. *Cambio de nivel.*

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

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

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

En el nivel 9 se permanecerá desde la fecha del primer contrato en la compañía hasta que se cumplan seis meses efectivos en vuelo.

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

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

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

- d) Progresarán al nivel 1D aquellos Tripulantes de Cabina de Pasajeros que cumplan las siguientes condiciones:

Haber completado el 70 por 100 de la media de horas voladas por la flota o flotas en que haya permanecido en los últimos tres años antes del cambio de nivel.

Haber estado tres años en el nivel 1C.

A los efectos de los puntos a) y d) de este artículo, las licencias no retribuidas comprendidas en el apartado B) del artículo 37 se computarán como tiempo de permanencia en el nivel.

#### Artículo 30. *Cambio de nivel diferido.*

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

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

#### Artículo 31. *Opción de Tripulantes de Cabina de Pasajeros a cambio de grupo.*

El Tripulante de Cabina de Pasajeros que reúna los requisitos necesarios tendrá opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la compañía organice para este fin. Esta opción, reuniendo los requisitos, se basará en la antigüedad en vuelo, aún cuando el llamamiento para realizar los cursos se haga libremente por la compañía de acuerdo con las necesidades del servicio.

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

### CAPITULO V

#### Situaciones

#### Artículo 32. *Tripulantes contratados a plazo fijo.*

La compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo sometidos a la legislación vigente.

#### Artículo 33. *Tripulantes en período de prueba.*

Todos los aspirantes que ingresen como Tripulante de Cabina de Pasajeros en la compañía con contrato indefinido, permanecerán en situación de prueba por el período máximo que para estos tripulantes se establezca por norma legal en cada momento.

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

Los tripulantes de nuevo ingreso en esta situación recibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral.

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

#### Artículo 34. *Tripulantes de Cabina de Pasajeros en plantilla.*

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de la compañía, podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

- En actividad.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida o no.
- Servicio militar.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.
- Cese temporal en vuelo.
- Excedencia forzosa.
- Excedencia voluntaria.
- Cese definitivo en vuelo por pérdida de licencia.
- Cese definitivo en vuelo por pérdida de capacidad.
- Escala o situación de reserva.
- Excedencia especial.

#### Artículo 35. *Tripulantes en situación de actividad.*

Se encontrarán en situación de actividad los tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñen en los servicios de la compañía las funciones propias del grupo para las que han sido contratados.

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

#### Artículo 36. *Comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio, el desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquéllas para las que efectivamente fueron contratados.

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

#### Artículo 37. *Tripulantes con licencia.*

##### A) Licencia retribuida.

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

##### 1. Dos días laborables.

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

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

##### b) Nacimiento hijo.

El tiempo señalado podrá ampliarse hasta tres días naturales más, cuando el nacimiento se produjese en lugar distinto del que reside habitualmente el trabajador.

##### 2. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

4. Hasta un máximo de cinco días al año con carácter retribuido para la realización de exámenes necesarios para la obtención de títulos o certificaciones académicas reconocidas por el Ministerio de Educación y Ciencia.

En el caso de las situaciones de destacamento, residencia o destino se requerirá un preaviso de un mes con respecto a la fecha de examen y, en caso de que el Tripulante de Cabina de Pasajeros le resultara imposible cumplir el citado preaviso, la compañía quedará facultada para proceder al cambio de ejecución en su programación mensual.

5. El tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.

##### 6. Un día natural por traslado de domicilio.

##### B) Licencia no retribuida.

Anualmente y a excepción de lo dispuesto en el punto 9, apartado A) del anexo número 5, los tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables ininterrumpidamente o no, por asuntos particulares, no reputándose como tales los días libre a que tiene derecho el tripulante en el momento de comenzar la licencia.

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

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

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

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

Se concederá licencia no retribuida por el tiempo indispensable para la realización de exámenes.

#### Artículo 38. *Excedencia voluntaria.*

Los tripulantes, con un tiempo mínimo de un año de servicio en la compañía, podrán pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 39. *Excedencia por maternidad.*

Los tripulantes 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 de nacimiento de éste.

El derecho a dicha excedencia será el previsto en la Ley 3/1989, de 3 de marzo, a cuyos términos se ajustará su regulación por la compañía.

#### Artículo 40. *Excedencia forzosa.*

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público que legalmente lleve inherente esta situación. Asimismo tendrán derecho a la excedencia forzosa, los cargos sindicales cubiertos por elección.

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

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

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

#### Artículo 41. *Servicio militar.*

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

#### Artículo 42. *Baja por enfermedad o accidente.*

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

A efectos de promoción se considerará que permanecen en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 29, apartado b), rebajándose el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad. En casos excepcionales, la compañía y los representantes de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros estudiarán la conveniencia de disminuir el límite anterior.

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

### CAPITULO VI

#### Régimen de trabajo y descanso

##### *Sección primera. Definiciones*

#### Artículo 43. *Base principal.*

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

#### Artículo 44. *Base.*

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

#### Artículo 45. *Destacamento.*

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

La duración máxima, no obstante, de los destacamentos nacionales será de seis meses.

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

#### Artículo 46. *Residencia.*

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

#### Artículo 47. *Destino.*

El lugar al que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la dirección de la compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años hasta un máximo de cinco años.

#### Artículo 48. *Actividad laboral.*

Todo el tiempo que el Tripulante de Cabina de Pasajeros permanece a disposición de la compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

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

#### Artículo 49. *Tiempo fuera de base.*

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

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

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

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

#### Artículo 50. *Actividad aérea.*

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

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

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

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

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

#### Artículo 51. *Actividad aérea diurna.*

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

#### Artículo 52. *Actividad aérea nocturna.*

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

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

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

#### Artículo 53. *Tiempo de vuelo.*

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

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

1. 100 por 100 de la carga de pago.
2. 85 por 100 de la componente de viento en cara.
3. Velocidades reales.
4. Rodaje, aceleración-despegue, subida, aceleración, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.
5. Las rutas y maniobras marcadas por la autoridad aeronáutica correspondiente o, en su defecto, por la compañía y las características de vuelo indicadas en el manual del avión.
6. El tiempo de rodaje para cada vuelo, a la vista de la situación real actual no imputable a la compañía ni a los Tripulante de Cabina de Pasajeros sino a factores exteriores, ATC, etc., queda establecido en quince minutos.

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

#### Artículo 54. *Lugar de descanso.*

El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes.

#### Artículo 55. *Período de descanso.*

Tiempo asignado por la compañía a un tripulante con el fin de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

#### Artículo 56. *Límite de actividad aérea.*

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

#### Artículo 57. *Servicio.*

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

#### Artículo 58. *Serie de servicios.*

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

#### Artículo 59. *Etapa.*

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

#### Artículo 60. *Tripulación de cabina de pasajeros mínima.*

Es la mínima necesaria, de acuerdo con las normas de seguridad de vuelo.

#### Artículo 61. *Vuelo corto.*

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

#### Artículo 62. *Vuelo medio.*

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

#### Artículo 63. *Vuelo largo.*

El de duración superior a tres horas.

#### Artículo 64. *Vuelos de situación, posición, ferry y carguero.*

Se considerarán vuelos de situación los desplazamientos realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o para concluirlo. De acuerdo con el carácter de servicio que tienen los vuelos de situación, los tripulantes tienen la obligación de cumplirlos en los términos en que estén programados.

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

Se consideran vuelos ferry aquellos que, sin pasaje o carga de pago, realizan los aviones comerciales. Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros no están obligados a viajar en estos vuelos.

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

#### Artículo 65. *Actividad en tierra.*

Abarca el resto de las actividades, no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un tripulante por la dirección de la compañía, según se contempla en el artículo 48. Serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades similares.

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

Hasta dos semanas de vuelo en flota: Seis días libres, dos de ellos unidos.

Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota: Nueve días libres, cuatro de ellos unidos.

Los días libres que correspondan según el artículo 83, apartado d), no entran en este cómputo.

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

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

#### Artículo 66. *Imaginaria.*

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

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

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

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

Cuando la imaginaria se haya efectuado, en todo o en parte, en los locales de la compañía, y finalizado este servicio, al tripulante no se le podrá asignar un servicio de vuelo cuyo despegue esté programado antes de las ocho horas del día siguiente.

**Artículo 67. Retén.**

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

**Artículo 68. Incidencias.**

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

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

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

1. El número de turnos de incidencias de todos los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se puso a cero.

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

3. A partir de la fecha de referencia (1 de enero de 1987) y en adelante en los casos de cambio de flota y/o función, cada Tripulante de Cabina de Pasajeros conservará el número de turnos efectuados hasta ese momento, no pudiéndosele asignar un nuevo turno mientras haya otro Tripulante de Cabina de Pasajeros de su misma flota y función con menor número de incidencias efectuadas.

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

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

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

A los tripulantes en situación de destino se les podrán nombrar imaginarias al margen de las incidencias, que deberán ser cubiertas por el personal de dichos destinos, al objeto de estabilizar la programación de servicios. A su reincorporación a la base principal, cada 15 imaginarias realizadas en el destino se computarán como un turno de incidencias.

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

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

Durante el mes de incidencias se programarán los días libres.

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

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

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

**Artículo 69. Reincorporación de enfermedad.**

El Tripulante de Cabina de Pasajeros incurso en las situaciones de enfermedad de tres o menos días o consulta médica, inmediatamente después de finalizada la situación de enfermedad o consulta médica, se personará en la oficina de su flota con el fin de hacer entrega de los justificantes, debiendo contactar con la oficina de programación en los períodos comprendidos entre las ocho y las diez horas y las veinte y veintidós

horas, al objeto de que se le puedan asignar servicios (excepto imaginarias), hasta completar los días cubiertos por el servicio o serie de servicios perdidos por estos motivos, reintegrándole a su programación mensual de forma inmediata.

**Artículo 70. Día franco de servicio.**

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

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

**Artículo 71. Día libre.**

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

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

**Artículo 72. Vacaciones.**

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros disfrutarán de treinta días de vacaciones al año, en la forma que se desarrolla en el anexo número 5.

**Artículo 73. Tiempo de recuperación.**

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, por el concepto de días de recuperación, tendrán derecho a días libres adicionales al año, en la cuantía siguiente:

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

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

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

**Artículo 74. Ejecución opcional del coeficiente de programación.**

Los tripulantes, a los dieciocho años de servicio en vuelo en la compañía o cumplidos los cuarenta y tres años de edad, podrán optar por no volar más que cincuenta y cinco horas, compensándose con días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas, en relación con el resto de los tripulantes de la misma flota y función que no se hallen en iguales circunstancias.

La prima por razón de viaje garantizada de los tripulantes acogidos a esta opción, y mientras permanezcan en la misma, quedarán constituida por la cantidad resultante de dividir la correspondiente a su nivel entre 70, multiplicada por 55. Si en algún mes, por alguna circunstancia, el tripulante acogido, a esta opción realizara más de cincuenta y cinco horas de vuelo, la prima por razón de viaje será la que resulte de dividir la prima por razón de viaje garantizada correspondiente a su nivel entre 70 y multiplicada por el número de horas de vuelo efectivamente realizadas.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros actualmente acogidos a la ejecución opcional del coeficiente de programación, podrán renunciar a la misma hasta el día 30 de junio de 1993, comenzando a aplicarse lo dispuesto en el párrafo anterior el día 1 de julio del mismo año.

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

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

quedará en suspenso el derecho de aquellos tripulantes de menor antigüedad en vuelo que excedieran el número fijado.

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

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con veinticinco o más años de servicio en vuelo, tendrán preferencia para acogerse a la ejecución opcional del coeficiente de programación hasta completar, como máximo un 2 por 100 de cada flota y función, y dentro del porcentaje máximo del 10 por 100 establecido en el segundo párrafo de este artículo.

A efectos de su aplicación práctica, dicha preferencia, hasta completar el 2 por 100 citado, se irá concediendo a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con veinticinco o más años de servicio en vuelo a medida que exista disponibilidad de opciones por el transcurso de dos años de duración de las mismas, según se establece en el párrafo cuarto de este artículo.

En el caso de que el 2 por 100 reseñado en los párrafos anteriores no se cubriera con tripulantes con veinticinco o más años de servicio en vuelo, podrán optar el resto de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros hasta completar el 10 por 100 establecido como límite general.

La opción quedará en suspenso en los siguientes casos:

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

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

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

#### Artículo 75. Reducción opcional actividad en vuelo.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros 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, podrán reducir, su actividad en vuelo entre el 25 y el 50 por 100 sobre la media de horas voladas el año anterior por la flota en la que se encuentren en cada momento, reduciéndose, consiguientemente sus haberes en la proporción correspondiente. Es decir, reducirán la prima por razón de viaje garantizada del artículo 94 del Convenio Colectivo, salario base, trienios, gratificación complementaria y la gratificación de Sobrecargo si le correspondiera, todo en la proporción correspondiente.

Conforme a ello, se compensarán con días libres adicionales en la proporción correspondiente a la reducción de actividad en vuelo.

A través de la comisión de interpretación y vigilancia se acordará el procedimiento operativo que garantice la aplicación práctica y efectiva de lo dispuesto anteriormente.

#### Artículo 76. Adecuación de la productividad de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros a los de otras compañías aéreas del mundo de análogas características.

La dirección de la compañía y la representación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se comprometen a reducir o incrementar la media ponderada de horas de vuelo anuales por Tripulante de Cabina de Pasajeros, con objeto de alcanzar en el tiempo, la de las compañías aéreas extranjeras, de análogas características.

### Sección segunda. Límites y regulaciones

#### Artículo 77. Limitaciones.

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

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

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

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

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

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

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

Puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de las programaciones. La dirección de la compañía y los representantes de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias.

#### Artículo 78. Límites de actividad aérea.

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

Los límites de actividad serán los siguientes:

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

Hasta 31 de diciembre de 1995, para completar un servicio programado, en ejecución podrán superarse los límites de actividad aérea que figuran en la tabla anterior sin que se superen, en ningún caso, las catorce horas para los vuelos cortos, quince horas para los vuelos medios y dieciséis horas para los vuelos largos. A estos efectos, un vuelo mixto se considerará como si todo él fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

Este incremento de actividad será de aplicación en todos los vuelos, desde el momento de la presentación, y con independencia de su inicio o regreso tanto en/a Madrid como en/a los distintos lugares a los que se vuelva.

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

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

Se configurarán destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de realizar líneas fuera de normas que tendrá como límite catorce horas

quince minutos de actividad aérea, con independencia de la hora de salida y el número de etapas a realizar, respetándose en todo caso el número máximo de aterrizajes.

Artículo 79. *Límites máximos de horas de vuelo, contadas calzo a calzo.*

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas al mes .....	82	80
Horas al trimestre .....	236	222
Horas al año .....	840	761

A estos efectos la flota A-300 se equipará a B-747 y DC-10.

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

Las horas de vuelo realizadas en vuelos de situación no afectarán al cómputo mensual.

Artículo 80. *Límites de actividad laboral mensual.*

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

La actividad laboral realizada en vuelos de situación no afectará al cómputo mensual.

Artículo 81. *Límite de serie de servicios.*

En los aviones que efectúen etapas en Canarias, Europa y Norte de Africa, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante de Cabina de Pasajeros, este límite podrá ser ampliado a un máximo de cinco días. Si en el quinto día se hace escala en la base, el Tripulante de Cabina de Pasajeros tendrá derecho a ser relevado.

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

En los aviones que efectúen etapas hacia o desde el Continente Americano y Lejano Oriente, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de nueve días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante de Cabina de Pasajeros, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de once días.

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

Artículo 82. *Límite de etapas.*

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 78. A estos efectos, dicho número incluirá las etapas que correspondan al vuelo de situación programado, independientemente de las alteraciones que pueda haber en la ejecución. No obstante, en los vuelos interinsulares canarios que efectúen tripulantes con base en un punto de estas islas, el número máximo de saltos que se establecen en dicho artículo se incrementará en uno.

Artículo 83. *Días libres.*

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

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

Los días libres se disfrutarán en las condiciones siguientes:

a) Cuatro días seguidos, inamovibles, que se reflejarán en programación con una clave específica.

b) Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.

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

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

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

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

De los cuatro días señalados en el párrafo anterior para los destacamentos, dispondrán de dos en la base y dos en el destacamento, siendo el alojamiento de las dos primeras noches a cargo de la compañía.

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

En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a treinta y un días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los tripulantes podrán optar, por percibir íntegra la dieta de destacamento que se detalla en el anexo número 3, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha dieta, alojándose en el hotel designado, según lo establecido en el artículo 119, cuyo coste será a cargo de la compañía.

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

Artículo 84. *Preaviso.*

Las programaciones mensuales deberán ser comunicadas a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con seis días de anticipación al día 1 del mes siguiente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 85. *Períodos de descanso.*

(1) a) Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros estarán exentos de todo servicio durante los períodos de descanso.

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

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

- a) El período básico de descanso sin aumento, si el período de descanso comienza entre las 18,01 y las 24,00 horas locales.
- b) El período básico de descanso más una hora, si el período de descanso da comienzo entre las 00,01 y las 04,00 horas locales o las 15,01 y las 18,00 horas locales.
- c) El período básico de descanso más dos horas, si el período de descanso da comienzo entre las 04,01 y las 15,00 horas locales.

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

- a) El período básico de descanso si éste incluye una noche local, es decir, las 23,00 y las 07,00 horas locales.
  - b) El período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios para igualar la diferencia de tiempo perdido en una noche local, pero como máximo el mismo número de horas como husos horarios han sido cruzados en la realización del servicio inmediatamente anterior.
- El máximo período de descanso al que se tiene derecho, consistente en el período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios, es de veintidós horas.

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

(5) Períodos de descanso en la base:

- a) En los aviones que efectúen etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 81, el período de descanso en la base será de un día natural.
- b) En las líneas de Oriente Próximo y África Central y Austral realizadas, al límite de una serie de servicios, el período de descanso, tras el regreso a base, será de treinta y seis horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las 23,00 y las 07,00 horas locales.
- c) En los aviones que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de treinta y seis horas. Este período de descanso deberá incluir dos noches. Será ampliado a cuarenta y ocho horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios y a setenta y dos horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios el período de descanso deberá incluir tres noches.

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

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

d) Los vuelos de vuelta de América, con escala programada en Canarias, generarán veinticuatro horas de descanso adicional si se sigue prestando servicio a bordo hasta Madrid.

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

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

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

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

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

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

Líneas que superen en dos días los límites de serie de servicios: Devengarán dos días de descanso adicional.

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

(7) Los vuelos hacia América darán lugar a un descanso en el punto donde se realice la primera interrupción de actividad aérea, que comprenderá una noche natural, entendida ésta desde las 21,00 a las 07,30 horas.

Hasta el 31 de diciembre de 1995, si como consecuencia de incidencias ocurridas en la ejecución no pudiera disfrutarse una noche natural completa, de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior, únicamente se garantizará el período de descanso contemplado en el Convenio Colectivo [punto 3, apartado b), del artículo 85].

#### Artículo 86. *Horas adicionales sin servicio.*

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de las flotas B-727, DC-9, A-320 y MD-87, o aviones que la sustituyan, en tanto estén volando en ellas, tendrán veinticuatro horas ininterrumpidas adicionales sin servicio al mes, además de los días libres y períodos de descanso reconocidos en convenio.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de la flota A-300 y B-757, en tanto estén volando en ella, tendrán, durante el tiempo que esté operando dicha flota en Iberia, veinticuatro horas ininterrumpidas adicionales sin servicio al mes, además de los días libres y períodos de descanso reconocidos en convenio.

#### Artículo 87. *Cambios de servicio en ejecución.*

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

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

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

#### Artículo 88. *Programaciones.*

A estos efectos de programación, el Jefe de flota de Tripulante de Cabina de Pasajeros, o persona por él designada, participará con la división de programación de Tripulante de Cabina de Pasajeros, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Sobrecargos comunicar a su Jefe de flota aquéllos que consideran que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12,00 horas del día 24, y 24,00 horas del día 25 de diciembre, y las 12,00 del 31 de diciembre, y 24,00 del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquéllos que tengan vacaciones o permiso sin sueldo en la segunda quincena de diciembre con una duración mínima de diez días ininterrumpidos. A efectos de programación el día 1 de enero será considerado como mes de diciembre.

La compañía facilitará mensualmente a la representación sindical las programaciones de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros de las diferentes flotas. Igualmente, facilitará inexcusablemente los datos fehacientes de la programación realizada mes a mes.

#### Artículo 89. *Facultades del Comandante.*

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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

#### Artículo 90. Responsabilidad civil.

La compañía Iberia se subrogará en la responsabilidad civil del Sobrecargo que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley, sin que pueda repetirse contra éste por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

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

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

### CAPITULO VII

#### Retribuciones

#### Artículo 91. Conceptos retributivos.

Los tripulantes de la compañía a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- a) **Retribuciones fijas:**
  1. Sueldo base.
  2. Premio de antigüedad.
  3. Prima por razón de viaje garantizada.
  4. Gratificaciones extraordinarias.
  5. Gratificación por cierre de ejercicio.
  6. Prima de responsabilidad de Sobrecargo.
  7. Prima de responsabilidad del Tripulante de Cabina de Pasajeros principal.
  8. Gratificación complementaria.
- b) **Retribuciones variables:**
  1. Prima por razón de viaje por:
    - a) Horas atípicas.
    - b) Horas de vuelo adicionales.
    - c) Actividad aérea en tierra.
    - d) Actividad laboral.
  2. Plus de nocturnidad.
  3. Plus de asistencia.
- c) **Gastos compensatorios:**
  1. Dietas.
  2. Dietas de destacamento, residencia o destino.
- d) **Otras percepciones:**
  1. Ventas a bordo.
  2. Protección a la familia.

#### Artículo 92. Sueldo base.

Los sueldos base son los expresados en el anexo número 1.

#### Artículo 93. Premios de antigüedad.

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

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

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

#### Artículo 94. Prima por razón de viaje garantizada.

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

A efectos de cálculo de devengo de la prima horaria por razón de viaje garantizada se entiende como «actividad aérea en tierra», la diferencia entre «actividad aérea pura» y la suma de los siguientes conceptos: a) horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo); b) horas de vuelo de situación (100 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo); c) complemento de tres horas; d) horas atípicas (computadas por la cancelación de servicios de vuelo).

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

- A) La suma de los importes correspondientes a las horas de vuelo, a las horas atípicas y a las horas de actividad aérea en tierra.
- B) El importe de la actividad laboral.
- C) La suma de los importes correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada y a la actividad aérea en tierra.

De los tres importes anteriores se devengará el mayor.

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

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

Por día de servicio en vuelo, como tripulante fuera de la base (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales), siempre que no se realice ningún vuelo, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

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

Por cada día (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales), en que se realice vuelo como tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose la diferencia al precio de las horas atípicas.

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

Con efectos de 15 de marzo de 1988, la prima por razón de viaje garantizada corresponderá a setenta horas de vuelo.

Los bloques de actividad laboral serán:

- Primer bloque: Hasta 126 horas.
- Segundo bloque: Desde 126,01 a 141 horas.
- Tercer bloque: Desde 141,01 a 149 horas.
- Cuarto bloque: Desde 149,01 horas en adelante.

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

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

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

El precio de la hora de actividad aérea en tierra será el 12,73 por 100 del correspondiente al de la hora de vuelo base.

#### Artículo 95. Plus de nocturnidad.

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

#### Artículo 96. Plus de asistencia.

Se establece un plus de asistencia al trabajo de 2.598 pesetas mensuales. Dicho plus se percibirá siempre que durante el mes natural no se hayan producido faltas de asistencia al trabajo, cualquiera que sea la naturaleza y número de días de la misma. No se considerarán faltas de asistencia, a estos efectos, las vacaciones, tiempo de recuperación y días libres.

Asimismo, no tendrán consideración de faltas de asistencia a los efectos anteriores, aquéllas derivadas de obligaciones y deberes de carácter público ineludible, los días por contraer matrimonio el propio trabajador y los días correspondientes al fallecimiento de familiares de primer grado.

#### Artículo 97. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los tripulantes percibirán en los meses de julio y diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada, gratificación complementaria y, en su caso, prima de Sobrecargo y Tripulante de Cabina de Pasajeros principal.

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

#### Artículo 98. *Gratificación complementaria.*

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros percibirán las gratificaciones complementarias que se señalan en el anexo número 1.

Con efectos de 15 de marzo de 1988, la prima por razón de viaje garantizada corresponderá a setenta horas de vuelo.

#### Artículo 99. *Protección a la familia.*

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

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

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

#### Artículo 100. *Gratificación por cierre de ejercicio.*

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

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

#### Artículo 101. *Ventas a bordo.*

En concepto de comisión por ventas a bordo, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, percibirán el 15 por 100 del total de ventas liquidadas en los vuelos que realicen cada uno de ellos.

Una comisión integrada por representantes de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros colaborará con la Dirección, en el estudio del sistema operativo y administrativo por el que se registrarán las mencionadas ventas.

#### Artículo 102. *Dietas por destacamento.*

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento, por la cantidad consignada en el anexo número 3, II, o en su defecto, por lo establecido en el artículo 83, apartado f).

#### Artículo 103. *Dietas por residencia.*

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros percibirán durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia, por la cantidad consignada en el anexo número 3, III.

#### Artículo 104. *Dietas por destino.*

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros percibirán durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino, por la cantidad consignada en el anexo número 3, IV.

#### Artículo 105. *Prima de responsabilidad de Sobrecargo.*

El Sobrecargo percibirá una gratificación consistente en el 30 por 100 sobre la suma del sueldo base y la prima por razón de viaje garantizada en catorce mensualidades.

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

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

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

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

#### Artículo 106. *Prima de responsabilidad del Tripulante de Cabina de Pasajeros principal.*

El Tripulante de Cabina de Pasajeros principal percibirá una gratificación de 20.683 pesetas, en catorce pagas al año.

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

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

#### Artículo 107. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*

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

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

#### Artículo 108. *Incidencias, cursos y comisiones de servicio, imaginarias y retenes.*

##### A) Incidencias:

A efectos económicos la situación de incidencia devengará 2,53 horas de vuelo, por día permanecido en esta situación y 5,33 horas de actividad laboral.

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

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

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

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

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

##### B) Cursos y comisiones de servicio:

A efectos económicos los tripulantes durante los cursos realizados como alumnos, comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 36 o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la compañía, devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo y seis hora de actividad laboral.

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

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

#### Artículo 109. *Licencia retribuida.*

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

#### Artículo 110. *Vacaciones.*

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

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

#### Artículo 111. *Vuelos de situación.*

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

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

#### Artículo 112. *Dieta.*

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

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

#### Artículo 113. *Clases de dieta.*

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

#### Artículo 114. *Actualización de dietas.*

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

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice o lo que ambas partes acuerden, y las extranjeras se actualizarán de mutuo acuerdo entre las partes, en función de los estudios correspondientes, ambas con efectos económicos de primero de enero de cada año.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará, asimismo, a las dietas de destacamento, residencia y destino.

#### Artículo 115. *Establecimientos de dietas.*

Para los países que no tengan un índice establecido, éste se fijará en comisión de interpretación y vigilancia.

#### Artículo 116. *Dietas en vigor.*

Con efectividad de 1 de enero de 1993, las dietas, así como las dietas de destacamento, residencia y destino serán las que figuran en el anexo número 3.

#### Artículo 117. *Cómputo de dietas.*

A los efectos del cómputo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comidas que deban realizarse fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las 13,00 y las 15,00 horas o las 21,00 y las 23,00 horas locales.

El cómputo para el devengo de dieta nacional o extranjera, se hará aplicando una u otra, tomando como base el aeropuerto en que se produzca el primer despegue, en tiempos comprendidos entre las 13,00 y las 15,00

horas y las 21,00 y las 23,00 horas. Cuando el tiempo de actividad entre estas horas transcurra en vuelo se abonará dieta nacional.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las 24,00 horas y las 06,00 horas locales y no se pernocte fuera de la base.

#### Artículo 118. *Complemento de dieta.*

Como parte complementaria de la dieta definida en el artículo 112 y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia no cubiertos por aquélla se devengarán las cantidades señaladas en anexo número 3, V, para cada fecha que se vuele o se permanezca fuera de la base, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

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

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

#### Artículo 119. *Alojamiento.*

La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan las Tripulaciones de Cabina de Pasajeros en sus desplazamientos habituales, por motivo de servicio, estará a cargo de la compañía.

La contratación de los hoteles, incluido un desayuno de tipo continental o similar, siempre que el horario 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 individuales o dobles para uso individual, con baño y deberán estar ubicadas preferentemente en las zonas más alejadas de ruidos y tráfico, a fin de garantizar un buen descanso al tripulante.

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

La compañía facilitará al Comité de Empresa de Vuelo las condiciones funcionales de los contratos que celebre con los hoteles correspondientes, dentro de los treinta días siguientes a su firma definitiva.

#### Artículo 120. *Alojamiento en los viajes no programados.*

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

Cuando, por no existir delegación en el lugar de que se trate, el tripulante abone el alojamiento, pasará el cargo correspondientes a la compañía.

#### Artículo 121. *Anticipo de dietas.*

La compañía facilitará anticipo de dietas a los tripulantes de cabina de pasajeros por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

#### Artículo 122. *Comidas de los tripulantes de cabina de pasajeros.*

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

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

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

3. En aquellos supuestos en que no sea posible realizar las comidas durante la escala, los tripulantes de cabina de pasajeros efectuarán su comida a bordo una vez finalizado el servicio de la comida de pasaje

correspondiente, disponiendo para ello de veinte minutos, estableciéndose un servicio de rotación que garantice las atenciones básicas mínimas de las personas a bordo.

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

#### Artículo 123. *Limitación.*

No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y de complemento de dietas, en ningún caso el devengo de estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los tripulantes de cabina de pasajeros y abonadas por la compañía, podrá superar el total de una dieta y de un complemento de dieta, por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 117.

#### Artículo 124. *Cláusula de revisión.*

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

No obstante lo anterior, si con algún otro colectivo de «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», se acordase un incremento salarial para 1993 entre el 0 por 100 y el IPC real en sus respectivos Convenios Colectivos, este incremento se aplicará a los TCP desde la misma fecha.

Con efectos de 1 de enero de los años 1994 y 1995, se procederá a un incremento salarial del IPC real de cada año.

A efectos de su aplicación, se tomará el IPC estimado por el Ministerio de Economía y Hacienda para cada año. Una vez conocido el IPC real correspondiente a los años 1994 y 1995, se procederá a la regularización que corresponda.

### CAPITULO VIII

#### Atenciones sociales

#### Artículo 125.

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

#### Artículo 126.

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

Las aportaciones desde el 1 de enero de 1993 serán las siguientes:

TCP: 0,40 por 100 sobre sueldo base en 14 mensualidades.

Empresa: Una cantidad fija de 77 pesetas por tripulante en 14 mensualidades además de las cantidades que se determinan en el artículo 1 del anexo número 7.

Por lo que respecta a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía Iberia, se establece una aportación consistente en el 0,40 por 100 sobre el sueldo base, en 14 mensualidades. Iberia contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los TCP.

#### Artículo 127.

Se concederán préstamos para la adquisición de viviendas a los empleados, hasta una cuantía de 500.000 pesetas, amortizables en cinco años y con un interés del 9 por 100. El número de préstamos a conceder anualmente podrá llegar hasta el 4 por 100 de la plantilla fija al 31 de diciembre inmediatamente anterior. Los trabajadores que hagan uso del derecho a estos préstamos se entiende que renuncian a la obtención del préstamo de 75.000 pesetas a que está obligada la compañía según Orden ministerial de 1 de febrero de 1958, en materia de préstamos para vivienda.

#### Artículo 128.

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

### CAPITULO IX

#### Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

#### Artículo 129.

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

En base a lo anterior:

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

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el correspondiente Reglamento.

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y por los conceptos de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, así como por las cantidades consolidadas a que se refieren los artículos 105 y 106, solicitando al Montepío de Previsión Social Loreto que acepte la cotización en estos términos y que igualmente se calculen las prestaciones sobre ello.

Esta cotización supone el 4,7 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados. Igualmente, se asume el compromiso de colaborar con el Montepío de Loreto en la realización de los estudios conducentes a su adaptación a las prescripciones contenidas en el Reglamento de Entidades de Previsión Social de fecha 4 de diciembre de 1985.

#### Artículo 130. *Concierto colectivo de vida.*

La prima del concierto colectivo de vida de los TCP de la compañía será abonada en un 60 por 100 con cargo a Iberia y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.

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

#### Artículo 131. *Enfermedad fuera de base.*

La compañía se hará cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas de los tripulantes y de sus familiares, cuando aquéllos se encuentren en situación de servicio, destacamento, residencia o destino, fuera del territorio español y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud del Convenio firmado por los dos Estados o salvo en los casos en que los Servicios Médicos de la compañía ordenen el traslado a la base principal, en cuyo caso se hará cargo de los gastos que origine el mismo.

Para poder tener derecho a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica deberá aprobarse por los Servicios Médicos de la compañía.

En cualquier caso, los gastos derivados de esta asistencia sanitaria se harán efectivos por la delegación correspondiente, quien remitirá la documentación al Departamento de Salud Laboral, de la Dirección de Relaciones Industriales, donde una comisión médica examinará la necesidad y urgencia de la asistencia recibida. En caso de que por esta comisión se estimase que dicho gasto no se ajusta a las razones de urgencia requeridas, la compañía repercutirá el importe total de la prestación en el tripulante.

#### Artículo 132. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*

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

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

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

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

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

## CAPITULO X

### Transportes

#### Artículo 133. *Transportes.*

En materia de transportes, la compañía mantendrá, con los criterios vigentes hasta la fecha, el sistema de recogida para los TCP que se acojan al mismo, incluyéndose en el perímetro actual de Madrid la zona comprendida en el «Barrio del Pilar». En el caso de desplazamientos por asistencia a cursos y CIMA, se abonará el importe de taxi o su equivalente.

#### Artículo 134. *Renuncia a la recogida.*

El tripulante que no tenga recogida, por residir fuera del perímetro o porque voluntariamente renuncie al régimen de transporte colectivo, recibirá una indemnización individual que compensará, globalmente y en su conjunto, todos los gastos ocasionados por el desplazamiento desde su domicilio al aeropuerto y viceversa, incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción, trabajos en tierra, etc., indemnización que será actualizada con efectos de 1 de enero de cada año según IPC, o lo que ambas partes acuerden.

Con efectos de 1 de enero de 1993, dicha indemnización está establecida en 16.985 pesetas al mes.

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

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

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

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

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

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

La compañía se compromete a mantener el aparcamiento de tripulantes con vigilante en Barajas, en las mismas condiciones actuales de utilización.

#### Artículo 135. *Accidentes «in itinere».*

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

Itinerarios normales.

En tiempo razonable.

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

## CAPITULO XI

### Billetes gratuitos o con descuento

#### Artículo 136. *Billetes gratuitos a tripulantes de cabina de pasajeros.*

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

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

2. Billetes sin limitación abonando el 50 por 100 del importe de la tarifa publicada: Normal, excursión o nocturna, siempre que el viaje se ajuste a las condiciones de validez y restricción que exijan estas tarifas, se podrá viajar en cualquier época del año, con reserva de plaza.

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

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

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

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

Igualmente la compañía facilitará dos billetes gratuitos con reserva de plaza para los padres y/o hermanos de los TCP que, careciendo de consorte e hijos, deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Nochevieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la compañía.

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

8. En los casos de empleados consortes, los derechos que a ambos cónyuges les correspondieran serán individualizados, es decir, podrá haber duplicidad de beneficios en los casos en que los cónyuges sean empleados de la compañía, con excepción de los supuestos contemplados en los puntos 3, 4 y 5.

#### Artículo 137. *Concesiones a los familiares.*

La concesión de billetes a los familiares de los TCP dependerá, en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del período de permanencia del tripulante en la plantilla de la compañía, en la forma regulada anteriormente. Se consolidan los derechos que los familiares de los tripulantes ya venían gozando y que son los siguientes:

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

2. Los hijos que convivan con el tripulante y dependan económicamente de él disfrutará de dos billetes gratuitos II al año. En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad matrimonial o divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el tripulante estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta su mayoría de edad, o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica.

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

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

5. Se conservarán los derechos adquiridos por aquellos TCP femeninos que hubieran disfrutado del beneficio de billetes para los padres que no dependan económicamente ni convivan con ellas.

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

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

7. Los hijos de los Tripulantes de cabina de pasajeros fallecidos en accidente de trabajo tendrán los mismos derechos, en cuanto se refiere a billetes gratuitos o con descuento, que los hijos de los TCP jubilados.

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

8. Se concederán tres billetes gratuitos II al año en aquellos casos de convivencia marital con el titular de la tarjeta, debiendo justificar fehacientemente.

cientemente la convivencia durante dos años, mediante el oportuno certificado. Las condiciones establecidas en el presente capítulo para los familiares del titular no son de aplicación en este caso.

#### Artículo 138. Normas comunes.

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

Red nacional	Clases		
	Turista Pesetas	Preferente Pesetas	Primera Pesetas
Excepto Península/Canarias y vv. ....	150	165	180
Península/Canarias y vv. ....	300	330	360
España/Europa y vv. ....	600	660	720
España/Africa norte y vv. ....	600	660	720
Resto red .....	900	990	1.080

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

25 de junio a 5 de septiembre, ambos inclusive.

20 de diciembre a 9 de enero, ambos inclusive.

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

Estarán exentos de estas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 3 a 6, ambos inclusive, de los artículos 136 y 140.

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

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

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

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

En el supuesto de que no existiera plaza en turista y sí en primera, se podrá ocupar la plaza de esta categoría con abono de la cantidad señalada en el párrafo anterior.

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

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo segundo del artículo 141.

El Tripulante y sus familiares con derecho a billetes tarifa gratuita tercer año podrán disfrutar en una de las épocas restrictivas (excepto julio y agosto) un máximo de dos trayectos de los que corresponde con reserva.

La utilización de esta reserva está condicionada a que el titular tenga asignadas vacaciones reglamentarias por un período no inferior a siete días laborables y que coincidan en todo o en parte con el período restrictivo en que se pretenda la reserva.

7. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 137, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del Tripulante, y convivan con él, en los casos en que la convivencia sea también exigible.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 139. Equipajes.

Los Tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 30 kilos de franquicia de equipajes por persona.

#### Artículo 140. Destacamentos.

En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 137 y una empleada de hogar o similar incluida en el régimen especial de empleados de hogar.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otra empleada de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el régimen anteriormente señalado, siendo este segundo billete gratuito II.

#### Artículo 141. Personal con pérdida de licencia, jubilado, viudas y huérfanos, escala de reserva y excedencia especial.

Los Tripulantes que hubieran perdido su licencia en tanto permanezcan en la compañía gozarán de los beneficios que les corresponderían si continuaran en situación de actividad.

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

**Disposición transitoria primera.**

Durante 1993 se continuarán los trabajos iniciados entre ambas representaciones en orden a modificar la normativa actual del capítulo referido a los ceses en vuelo (anexo número 2) para adecuar su regulación a la situación actual de la compañía, estableciendo las debidas contrapartidas recíprocas.

**Disposición transitoria segunda.**

En materia de empleo y sobre la base de la plantilla estructural existente a 31 de diciembre de 1987, se cubrirán las bajas en la plantilla fija de vuelo continuada con carácter numérico global en los siguientes supuestos:

**Fallecimiento.**

Excedencias voluntarias producidas a partir de 1 de enero de 1988.

Invalideces que supongan baja definitiva en la empresa.

Jubilaciones voluntarias y obligatorias.

Despidos disciplinarios que tengan carácter fijo.

No obstante, y exclusivamente para los años 1993, 1994 y 1995, en el caso de que los programas comerciales de dichos años estableciesen un número de horas igual o superior al efectivamente realizado en 1992, y siempre que el número de Tripulantes de Cabina de Pasajeros fijos sea inferior a 2.712, la compañía se obliga a cubrir todas las bajas de Tripulantes de cabina de pasajeros fijos que se produzcan en dichos años por las siguientes causas:

**Fallecimiento.**

Pase a la situación de reserva.

Pase a la situación de excedencia especial.

Despidos disciplinarios que tengan carácter firme.

Excedencias voluntarias, excepto aquellas en que se reconozca al trabajador el derecho a la reserva de su puesto de trabajo.

**Disposición transitoria tercera.**

Ambas partes se comprometen a establecer un sistema de concesión de licencias especiales, no retribuidas, para el perfeccionamiento de idiomas, arbitrando, en el plazo de tres meses, el procedimiento operativo necesario.

**Disposición transitoria cuarta.**

La compañía mantendrá los asientos para el descanso de los TCP en la flota DC-10, de conformidad con lo acordado en el punto 2 del Acta 2/90 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia en su reunión del día 12 de noviembre de 1990.

**Disposición transitoria quinta.**

Hasta 30 de septiembre de 1996, la compañía podrá usar en programación hasta un máximo de dos días libres por Tripulante de Cabina de Pasajeros al mes dentro de las flotas de largo radio, siempre que se garantice el disfrute de un mínimo de ocho días libres al mes y veintisiete al trimestre natural.

Igualmente, la compañía podrá usar en programación hasta un máximo de un día libre por Tripulante de cabina de pasajeros al mes dentro de las flotas de corto y medio radio, siempre que se garantice el disfrute de un mínimo de nueve días libres al mes y treinta al trimestre natural.

En el caso de que la compañía hiciera uso de lo dispuesto en los párrafos anteriores, se abonará mensualmente a aquellos Tripulantes de Cabina de Pasajeros que hubieran cedido algunos de sus días libres las siguientes cantidades:

Año 1993: 11.000 pesetas por cada día cedido.

Año 1994: 13.000 pesetas por cada día cedido.

Año 1995: 14.000 pesetas por cada día cedido.

Se garantizará el disfrute de trece días sin servicio al mes en las flotas de largo radio y de diez días sin servicio al mes en las de corto y medio radio. A estos efectos, se entenderá por días sin servicio todo día natural del que dispone un Tripulante en la base, sin que pueda ser requerido para realizar ninguna actividad laboral. Los días sin servicio incluyen total o parcialmente los períodos de descanso establecidos en los artículos 85 y 86, así como los días libres definidos en el artículo 83.

En ningún caso se podrá programar dentro del mismo mes el 5.º vuelo completo transoceánico o de duración similar, entendiéndose por vuelo completo el que comprende el vuelo de salida de la base y el de regreso a la misma.

En el caso de que la compañía hiciera uso de alguno de los días libres cedidos de acuerdo con los puntos anteriores, los límites máximos de horas de vuelo aplicables serán los siguientes:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas al mes .....	85	82
Horas al trimestre .....	240	238
Horas al año .....	850	820

En tanto permanezca vigente esta disposición transitoria y no obstante lo dispuesto en el artículo 117, cómputo de dietas, en todos los vuelos nacionales que saliendo de base y regresando a la misma en el mismo día, una vez completada la última etapa, y cuya actividad aérea esté comprendida en su totalidad entre las 06,01 y las 13,00 horas, o las 15,01 y las 21,00 horas, se abonará a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros un complemento de dieta adicional de 2.774 pesetas.

**Disposición transitoria sexta.**

Se mantiene durante la vigencia del XII Convenio Colectivo el fondo para la consecución de objetivos de puntualidad del año 1987, de acuerdo con los criterios establecidos en el documento donde se creaba tal fondo.

**Disposición transitoria séptima.**

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

A partir de este momento, la compañía podrá optar por reincorporar al Tripulante afectado a su programación mensual, o bien, asimilarle a la situación de incidencias, en cuyo caso se registrará, a efectos de realización de servicios, por lo previsto con carácter general en el artículo 68 para dicha situación, programándose los días libres que correspondan, y, a efectos económicos, por lo establecido en el artículo 108, no siéndole de aplicación lo dispuesto en el párrafo cuarto de esta disposición transitoria.

Esta circunstancia no afectará a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 68 en materia de cómputo de número de incidencias realizadas ni afectará a la rotación de este servicio entre los Tripulantes de la flota correspondiente.

Por otra parte, durante el mes de incidencias no se programarán los días libres, que se concederán por la compañía en función de las necesidades del servicio, con excepción de los días recogidos en el punto a) del artículo 83, que sí aparecerán programados. Todos los días del mes tendrán el tratamiento previsto en el artículo 108, con la excepción de los referidos días libres recogidos en el punto a) del artículo 83.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores tendrá una vigencia de un año a partir del día 1 del mes de junio de 1993, vigencia prorrogable por la tática por períodos anuales, salvo que sea denunciado por alguna de las partes firmantes del presente Convenio Colectivo, en cuyo caso dejará de aplicarse al cumplirse seis meses de su denuncia.

Durante la vigencia de esta disposición transitoria quedará sin efecto lo dispuesto en el artículo 69 del Convenio Colectivo.

**Disposición transitoria octava.**

No obstante lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 78, hasta 31 de marzo de 1996, para completar un servicio programado, en ejecución podrán superarse los límites de actividad aérea que figuran en la tabla correspondiente sin que superen, en ningún caso, las catorce horas para los vuelos cortos; quince horas para los vuelos medios, y dieciséis horas para los vuelos largos. A estos efectos, un vuelo mixto se considerará como si todo él fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

**Disposición transitoria novena.**

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 85 (7), segundo párrafo, hasta 31 de marzo de 1996, si como consecuencia de incidencias ocurridas en la ejecución no pudiera disfrutarse una noche natural completa, de acuerdo con lo establecido con el primer párrafo de esta misma disposición, únicamente se garantizará el período de descanso contemplado en el punto 3, apartado b), del artículo 85.

## Disposición final primera.

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

## Disposición final segunda.

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

## Disposición final tercera.

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

## Disposición final cuarta.

En el caso de que en algún otro colectivo de Iberia el incremento global en masa para 1993 (incluyendo los deslizamientos de este año) superase el contemplado en el presente Convenio, se producirán los reajustes necesarios al mismo hasta alcanzar dicho incremento.

## Disposición final quinta.

Dado el mantenimiento en este Convenio Colectivo en sus mismos términos de las disposiciones que regulan, en concreto, el régimen jurídico y el tratamiento laboral y económico de los períodos de descanso y su relación con el disfrute de días libres contenidos en el VIII, IX, X y XI Convenios Colectivos, objeto de las resoluciones judiciales de las Magistratura de Trabajo número 5 de fecha 25 de abril de 1986 y del Tribunal Central de Trabajo de 26 de septiembre de 1986, se mantendrá íntegramente aplicable durante la vigencia del presente Convenio el laudo arbitral dictado el 8 de abril de 1987 que solucionaba las discrepancias interpretativas y aplicativas del texto normativo y del fallo judicial sobre los preceptos anteriormente citados.

## Disposición final sexta.

En el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia, se estudiará la posibilidad de modificar el sistema actual de puntuación para los períodos de vacaciones de los meses de invierno.

## Disposición final séptima.

Ambas partes acuerdan estudiar durante la vigencia del Convenio la posibilidad de modificar el sistema de devengo de dietas de los TCP, sin que dicha modificación pueda suponer un incremento de los costes para la compañía en este capítulo.

## Disposición adicional.

A partir de la fecha de la firma del presente acuerdo, ambas partes se comprometen a constituir una Mesa de Productividad para estudiar las diferentes estructuras productivas de otras compañías aéreas de analogías características, cómo regularizan y resuelven los problemas que plantea la productividad en el colectivo de TCP, con la finalidad de llegar a acuerdos para homologarnos con la competencia.

Esta Mesa estará constituida por cuatro representantes de la Dirección y otros cuatro de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Los acuerdos que se alcancen en el seno de esta Mesa se incorporarán al Convenio Colectivo, sin que ello suponga renegociación del mismo.

Asimismo, a la firma de este acuerdo, la Dirección de la compañía, y en materia de composición de tripulaciones comerciales, manifiesta su compromiso hasta 31 de diciembre de 1995 de no proceder a la reducción del actual número de TCP por avión sin que, con carácter previo, se estudien conjuntamente con la representación sindical otras alternativas. A tal fin, ambas partes analizarán en el seno de la Mesa de Productividad las posibles medidas existentes durante un plazo no superior a treinta días a partir de la fecha de la convocatoria de la primera reunión. No obstante, si no se llegase a un acuerdo en el plazo indicado, la compañía podrá hacer uso de las facultades discrecionales que en este tema le competen.

## TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

Ingresados hasta el 1 de agosto de 1971

Tabla D-I

Niveles	ID	IC	IB	IA	1	2	3	4	5
Sueldo base .....	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675
PR. razón viaje garantizada (70 horas) .....	211,642	198,396	185,148	171,461	157,633	135,661	114,041	93,616	73,081
Precio H. atípicas .....	2,785	2,610	2,436	2,256	2,074	1,785	1,501	1,232	962
Precio H. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante .....	3,443	3,227	3,014	2,791	2,565	2,208	1,841	1,473	1,096
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (primer bloque) .....	1,088	1,019	948	879	806	698	581	467	347
Precio horas desde 127 horas activ. laboral hasta 141 horas (segundo bloque) .....	1,395	1,308	1,223	1,128	1,036	893	743	598	446
Precio horas desde 142 horas activ. laboral hasta 149 horas (tercer bloque) .....	1,920	1,800	1,683	1,552	1,427	1,230	1,030	821	609
Precio horas desde 150 horas activ. laboral en adelante (cuarto bloque) .....	2,107	1,976	1,848	1,709	1,571	1,354	1,132	904	672

Precio hora actividad aérea en tierra: 12,73 por 100 precio hora base de vuelo.

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

Efectividad: De 1 de enero de 1993 a 31 de diciembre de 1993.

Tabla D-II

Niveles	ID	IC	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Sueldo base .....	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675	71,675
PR. razón viaje garantizada (70 horas) .....	211,642	196,396	185,148	171,461	157,633	143,044	128,276	114,041	100,445	86,785	73,081	59,375	47,271
Precio H. atípicas .....	2,785	2,610	2,436	2,256	2,074	1,882	1,688	1,501	1,322	1,142	962	781	622
Precio H. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante .....	3,443	3,227	3,014	2,791	2,565	2,325	2,088	1,841	1,599	1,349	1,096	891	709
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (primer bloque) .....	1,088	1,019	948	879	806	735	658	581	502	428	347	282	225

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Precio horas desde 127 horas activ. laboral hasta 141 horas (segundo bloque) .....	1,395	1,308	1,223	1,128	1,036	942	843	743	647	544	446	363	289
Precio horas desde 142 horas activ. laboral hasta 149 horas (tercer bloque) ..	1,920	1,800	1,683	1,552	1,427	1,299	1,163	1,030	889	750	609	494	393
Precio horas desde 150 horas activ. laboral en adelante (cuarto bloque) .....	2,107	1,976	1,848	1,709	1,571	1,427	1,279	1,132	961	827	672	546	436

Precio hora actividad aérea en tierra: 12,73 por 100 precio hora base de vuelo.

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

Efectividad: De 1 de enero de 1993 a 31 de diciembre de 1993.

#### ANEXO 1-C

##### Gratificaciones complementarias

Con efecto de 15 de marzo de 1988, se reconoce a todos los Tripulantes de Cabina de Pasajeros una gratificación complementaria.

La cuantía para el año 1993 es la siguiente:

- Nivel 1D: 76.536 pesetas.
- Nivel 1C: 71.764 pesetas.
- Nivel 1B: 67.289 pesetas.
- Nivel 1A: 62.248 pesetas.
- Nivel 1: 57.153 pesetas.
- Nivel 2: 51.784 pesetas.
- Nivel 3: 46.348 pesetas.
- Nivel 4: 40.845 pesetas.
- Nivel 5: 31.400 pesetas.
- Nivel 6: 27.669 pesetas.
- Nivel 7: 23.698 pesetas.
- Nivel 8: 18.256 pesetas.
- Nivel 9: 13.550 pesetas.

Se abonarán en quince pagas las cuantías citadas por niveles.

#### ANEXO 2

##### Cese temporal y definitivo en vuelo

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

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

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

Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y gratificación complementaria, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo y prima de sobrecargo, en su caso.

Desde el cuarto al sexto mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada y gratificación complementaria, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo, y prima de sobrecargo, en su caso.

A partir del séptimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria, alcance el 100 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

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

B) *Tripulantes de Cabina de Pasajeros femeninos en gestación.*—La situación de los TCP femeninos en gestación, una vez que los servicios médicos ordenen su cese en vuelo, se considerará como asimilada a la de incapacidad laboral transitoria.

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

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

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

Acogerse a lo establecido en el artículo 75, en las condiciones establecidas en el mismo.

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

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

«Iberia, L. A. E.» reconoce que los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con pérdida definitiva de licencia pasan a denominarse Tripulantes de Cabina de Pasajeros con pérdida de licencia, procediéndose a su incorporación, con carácter inmediato, al correspondiente escalafón de Tripulantes de Cabina de Pasajeros en el lugar que les correspondería de no haber perdido la licencia.

Tanto en los supuestos de cese temporal como definitivo en vuelo, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con pérdida de licencia seguirán rigiéndose, en materia de dietas, por lo dispuesto en el Convenio Colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

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

En caso de discrepancia sobre la concurrencia o no de alguna de estas causas, se someterá el caso a la decisión de un Tribunal Médico, presidido por un facultativo, designado por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid de entre los que están calificados como especialistas en Medicina Aero-náutica, si es posible, y que no hubiese intervenido o tenido relación anterior con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el tripulante y otro designado por la Dirección de la compañía.

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

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

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

- Antigüedad mínima de diez años de servicio efectivo de vuelo, en el momento en que se produzca el cese definitivo en vuelo por pérdida de la licencia correspondiente.
- Que la pérdida definitiva de la licencia de vuelo obedezca a lesiones de carácter orgánico, clínicamente objetivables.

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

Indemnización, pérdida de licencia y condiciones de trabajo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con pérdida de licencia.—Quedarán excluidas de la indemnización por pérdida de licencia las que no obedezcan, exclusivamente, a lesiones de carácter orgánico, clínicamente objetivables, o que sean consecuencia de un accidente imputable a imprudencia laboral, sin que en el mismo se produzcan lesiones físicas a la persona protegida. No obstante, aquellas personas protegidas que tengan antecedentes fehacientes de accidentes en vuelo, y a propuestas de los representantes de su grupo laboral en la Junta Rectora del Montepío Loreto, podrán percibir la indemnización establecida.

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

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

En materia de Concierto Colectivo de Vida, los TCP en esta situación seguirán rigiéndose por las pólizas en vigor en cada momento.

Situación de reserva.—Los TCP que cumplan la edad de sesenta años cesarán en los servicios de vuelo, pasando a la situación de reserva.

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

La situación de reserva implica la posibilidad de que la compañía, por iniciativa, utilice los servicios del tripulante en funciones específicas de asesoramiento y colaboración en tierra, sin sujeción en materia salarial y de jornada a lo establecido para el personal de vuelo en activo o con pérdida de licencia.

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

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

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

En materia de Concierto Colectivo de Vida se regirán por las normas actualmente en vigor del Reglamento del Concierto Colectivo de TCP.

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

Desde el momento en que el TCP opte por dicha situación y hasta su jubilación definitiva, percibirá de la compañía en catorce mensualidades una cantidad consistente en el 100 por 100 de la pensión que le hubiera correspondido recibir de la Seguridad Social si en ese momento tuviera ya cumplidos los sesenta y cinco años o edad inferior que reglamentariamente se determine por la Seguridad Social nacional para su jubilación con plenitud de derechos.

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

Durante este tiempo, el TCP podrá suscribir un Convenio Especial con la Seguridad Social, cuya cotización será reintegrada mensualmente por la compañía en la cuantía vigente en cada momento.

#### D) Cese optativo en vuelo de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

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

a) Cesar al servicio de la empresa, percibiendo una indemnización equivalente a tres mensualidades por año de servicio completo, computándose a estos efectos sueldo base, premio de antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y gratificación complementaria del nivel alcanzado.

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

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

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

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

Se extenderá a los TCP masculinos, ingresados en el grupo hasta el 31 de diciembre de 1979, y que entre los treinta y cinco y los cuarenta años no pudieron optar por el retiro anticipado, la posibilidad de acogerse al mismo con carácter excepcional, durante la vigencia del XII Convenio Colectivo.

#### Cláusula transitoria primera.

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

#### Cláusula transitoria segunda.

La compañía se hará cargo de todos los gastos de asistencia sanitaria que pudieran corresponderles por la Seguridad Social a aquellos TCP, entre sesenta y sesenta y cinco años, acogidos a la normativa sobre retiro forzoso o voluntario contenida en el VI Convenio Colectivo para Personal de Vuelo (Auxiliares de Vuelo) que no optaran por pasar a la situación de reserva y que no disfruten de la cobertura de la Seguridad Social.

#### Cláusula transitoria tercera.

Se constituirá una Comisión Paritaria compuesta por representantes de la empresa y del Comité de Empresa de Vuelo, para el estudio de la situación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros con pérdida de licencia.

#### Cláusula transitoria cuarta.

Se acuerda crear una Comisión para el estudio de la jubilación de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

#### Disposición final.

El anexo 2 de este Convenio Colectivo será revisado en los términos que proceda, acordándose para ello por las partes el siguiente criterio básico:

Estudio y modificación, en su caso, si ambas partes así lo acordaran, de las situaciones definidas «Reserva» y «Excedencia Especial».

## ANEXO 3, I

## Diets

## Tripulantes de cabina de pasajeros

	Comida (media dieta)	Cena (media dieta)
Nacionales .....	2.774 ptas.	2.774 ptas.
Extranjeras:		
A) 100 por 100 .....	27,39 \$ USD	27,39 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.		
B) 125 por 100 .....	34,24 \$ USD	34,24 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.		
C) 112 por 100 .....	30,68 \$ USD	30,68 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.		
D) 95 por 100 .....	26,02 \$ USD	26,02 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E) 80 por 100 .....	21,91 \$ USD	21,91 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se fijará en la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Efectividad: 1 de enero de 1993.

## ANEXO 3, II

## Diets por destacamentos

## Tripulantes de cabina de pasajeros

	Conceptos dietas por destacamentos
Nacionales .....	5.327 ptas.
Extranjeras:	
A) 100 por 100 .....	67,25 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B) 125 por 100 .....	84,06 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C) 112 por 100 .....	75,32 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	

Conceptos dietas por destacamentos

D) 95 por 100 ..... 63,89 \$ USD

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

E) 80 por 100 ..... 53,80 \$ USD

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

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se fijará en la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Efectividad: 1 de enero de 1993.

## ANEXO 3, III

## Diets por residencia

## Tripulantes de cabina de pasajeros

	Conceptos dietas por residencia
Nacionales .....	3.948 ptas.
Extranjeras:	
A) 100 por 100 .....	57,16 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B) 125 por 100 .....	71,45 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C) 112 por 100 .....	64,02 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D) 95 por 100 .....	54,30 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E) 80 por 100 .....	45,73 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se fijará en la Comisión de Interpretación y Vigilancia.	
Efectividad: 1 de enero de 1993.	

## ANEXO 3, IV

## Diets por destino

## Tripulantes de cabina de pasajeros

	Conceptos dietas por destino
Nacionales .....	2.786 ptas.
Extranjeras:	
A) 100 por 100 .....	40,35 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	

	Conceptos dietas por destino
B) 125 por 100 .....	50,44 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C) 112 por 100 .....	45,19 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D) 95 por 100 .....	38,33 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E) 80 por 100 .....	32,28 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se fijará en la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Efectividad: 1 de enero de 1993.

#### ANEXO 3, V

##### Complemento dieta

##### Tripulantes de cabina de pasajeros

	Conceptos complemento dieta
Nacionales .....	2.142 ptas.
Extranjeras:	
A) 100 por 100 .....	23,12 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argelia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Israel, Libia, Marruecos, Mauritania, Nicaragua, Panamá, Reino Unido, República Sudafricana, Túnez y Bolivia.	
B) 125 por 100 .....	28,90 \$ USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C) 112 por 100 .....	25,89 \$ USD
Se aplicarán a los siguientes países: Austria, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Venezuela, Costa Rica, Brasil, Dinamarca y Finlandia.	
D) 95 por 100 .....	21,96 \$ USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E) 80 por 100 .....	18,50 \$ USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se fijará en la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Efectividad: 1 de enero de 1993.

#### ANEXO 4

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

La compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, reservándose la facultad de introducir

cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

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

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

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

Relación de prendas de uniforme:

Tripulante de cabina de pasajeros masculinos:

Dos chaquetas cruzadas azul marino Sobrecargo: Un año.

Dos chaquetas rectas azul marino Sobrecargo: Un año.

Dos chaquetas rectas azul marino tripulante de cabina de pasajeros: Un año.

Dos chaquetas rectas tripulante de cabina de pasajeros (servicio a bordo): Un año.

Dos camisas manga larga: Un año.

Dos camisas manga corta: Un año.

Tres corbatas mostaza: Un año.

Un chaleco punto: Un año.

Un cárdigan punto: Un año.

Dos pantalones azul marino: Un año.

Un cinturón: Un año.

Seis pares de calcetines azul marino: Un año.

Dos pares de zapatos: Un año.

Una gabardina con forro térmico: Dos años.

Una gabardina con forro térmico (fijas discontinuas): Tres años.

Tres sujetacorbatas: Un año.

Dos identificadores: Un año.

Una cartera: Cinco años.

Un bolso de mano para documentos: Un año.

Una maleta grande: Cuatro años.

Una maleta pequeña: Dos años.

Tripulantes de cabina de pasajeros femeninos:

Un vestido a bordo: Un año.

Dos chaquetas azul marino ribeteadas en mostaza: Un año.

Una chaqueta señora punto ribeteada mostaza: Un año.

Dos blusas invierno con bragueta: Un año.

Dos blusas verano con bragueta: Un año.

Un chaleco señora punto ribeteado en mostaza: Un año.

Tres faldas mostaza: Un año.

Una falda a bordo Sobrecargo: Un año.

Un cinturón respunte mostaza: Un año.

Doce pares de medias color carne: Un año.

Dos pares de zapatos tacón bajo (servicio a bordo) ribeteados en mostaza: Un año.

Dos pares de zapatos tacón alto (calle) ribeteados en mostaza: Un año.

Un par de botas ribeteadas en mostaza: Un año.

Un par de botas ribeteadas en mostaza (fijas discontinuas): Dos años.

Una gabardina con forro térmico: Dos años.

Una gabardina con forro térmico (fijas discontinuas): Tres años.

Un pañuelo: Un año.

Dos pares guantes ribeteados en mostaza: Un año.

Un bolso respunte mostaza: Un año.

Dos identificadores: Un año.

Una cartera (Sobrecargos): Cinco años.

Una bolsa vuelo: Un año.

Una maleta grande: Cuatro años.

Una maleta pequeña: Dos años.

En el plazo de sesenta días a contar desde el día 18 de mayo de 1993 se constituirá la Comisión de Vestuario con el fin de analizar la cantidad y calidad de las prendas que componen el uniforme de los TCP, sin que los acuerdos que en la misma se alcancen puedan suponer un incremento del coste para la compañía.

#### ANEXO 5

##### Vacaciones

##### 1. Normas generales.

1.1 El disfrute de las vacaciones reglamentarias anuales de los TCP de plantilla fija de actividad continuada y los días de recuperación que

por su antigüedad se deriven tendrá lugar con arreglo a los siguientes principios:

1.1.1 Se ofertará el 85 por 100 de las vacaciones totales para el proceso anual de asignación, reservándose la empresa el 15 por 100 restante que asignará mensualmente según sus necesidades.

1.1.2 Se realizará una sola petición al año.

1.1.3 El período vacacional estará dividido en dos épocas diferenciadas:

Verano: Corresponde al período comprendido entre el 16 de junio y 30 de septiembre.

Invierno: Comprende el resto del año.

1.1.4 Se garantiza la concesión de ocho días en el período de verano a todos los tripulantes que así lo soliciten.

Se calculará el total de días de vacaciones a distribuir en verano multiplicando el total de tripulantes de cabina de pasajeros por ocho días, que son los que tienen garantizados para disfrutar en la época de verano.

El resto de los días hasta el 85 por 100 se distribuirá en los meses de invierno con una desviación de más o menos 20 por 100. Dicha distribución se realizará por flota y función.

1.2 Los días de recuperación se unirán a las vacaciones concedidas en invierno, bien sea con carácter voluntario o forzoso.

1.3 Los tripulantes en situación de destacamento voluntario no tendrán derecho a que se les respeten los turnos de vacaciones comunicados mientras dure esta situación.

Las vacaciones les serán asignadas inmediatamente antes y/o después del destacamento, y siempre en la base principal.

En los casos en que un tripulante continúe en el mismo lugar para un nuevo destacamento, las vacaciones, en su caso, también serán disfrutadas en la base principal, y consiguientemente el TCP tendría derecho a los días de regreso y de reincorporación al destacamento.

En los destacamentos nacionales podrán respetarse los turnos de vacaciones, si por razones organizativas fuera posible, perdiendo el tripulante, durante este tiempo, la condición económica de destacado y no puntuando el tiempo de vacaciones efectivamente disfrutadas como de duración del destacamento.

1.4 Si a un tripulante le correspondiera un turno forzoso de destacamento coincidiendo con un período voluntario o forzoso de vacaciones, tendrán prioridad las vacaciones, realizando aquél a su finalización.

1.5 El tripulante femenino en estado de gestación al que no sea posible respetarle en todo o en parte su programación anual de vacaciones podrá optar por disfrutarlas, o inmediatamente antes de su baja por ILT o inmediatamente después de su alta.

1.6 Los tripulantes que a consecuencia de una baja por ILT no pudieran iniciar un período de vacaciones programadas, le serán asignadas inmediatamente después del alta.

1.7 Los tripulantes en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos y obligaciones que los de la base principal. Las rotaciones entre los componentes de cada residencia y destino seguirán los mismos principios que los correspondientes a la base principal.

1.8 Las situaciones contempladas en los puntos 1.3, 1.5 y 1.6 restarán la puntuación en su momento contabilizada. En el caso de que la nueva situación coincidiese con alguna de sus peticiones, referidas al año de que se trate, se le sumará la puntuación correspondiente a ésta.

1.9 Los cambios de turnos de vacaciones sólo podrán realizarse entre tripulantes que estén adscritos a una misma flota, tanto en el momento de la petición como en el del disfrute de aquéllas, y siempre que se comunique tal cambio con un preaviso mínimo de dos meses sobre la programación del primer turno afectado. Se hará un nuevo cálculo de puntuación de acuerdo con la nueva asignación.

1.10 Los mandos superiores, teniendo en cuenta que no están incluidos en la programación normal de flotas y sus vacaciones no alteran las del resto de los TCP, no entrarán en la asignación de turnos de vacaciones. Como tales mandos se entenderá a los tripulantes que durante la asignación de vacaciones desempeñen alguna de las siguientes funciones:

Subdirector.

Subdirector adjunto.

Jefe de Unidad.

Jefe de Flota.

Jefe de Departamento.

La puntuación anual que les corresponderá, si en el momento de la asignación desempeñan alguno de los cargos citados, será la media resultante de las puntuaciones asignadas a los tripulantes de su flota.

Si durante el año en cuestión cesasen en su función sin haber disfrutado totalmente sus vacaciones, se le asignarán según necesidades del servicio, sin más requisito que el preaviso actualmente en vigor y manteniéndoles la puntuación media computada en su momento.

Si su nombramiento se realizase durante el año en cuestión, no se modificará la puntuación ya contabilizada, entrando automáticamente en la situación descrita en el primer párrafo.

1.11 No obstante lo establecido en el artículo 37 sobre licencias no retribuidas, si la concesión de éstas impidiera o dificultara la asignación de vacaciones, o diera lugar a incrementos de plantilla o contratación de personal eventual, quedará en suspenso durante el período de verano el derecho a dicho tipo de licencias.

1.12 Los tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla fija de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del tripulante que la tuviera más alta al 31 de diciembre del año anterior.

1.13 Cuando a un tripulante le corresponda progresar o regresar de flota coincidiendo con sus vacaciones, la empresa se reserva la facultad de mantenerlo en la misma durante el citado mes si por necesidades del servicio así se necesitara, comprometiéndose, no obstante, a restablecer tal situación al mes siguiente.

1.14 Al igual que en el punto anterior, a los tripulantes que por turno les corresponda incidencias coincidiendo con un período de vacaciones programadas, se les saltará el turno de incidencias restableciéndose la situación al mes siguiente.

1.15 A los tripulantes procedentes de excedencia o larga enfermedad sin petición de vacaciones les serán asignadas con carácter de forzosas, según necesidades del servicio. No obstante, se les hará una oferta, en el momento de su reincorporación, de entre los turnos disponibles, si los hubiese.

1.16 Si durante la asignación anual de vacaciones a un tripulante le correspondiesen forzosas todas sus vacaciones, se le asignará en dos quincenas, dejando como mínimo entre ambas sesenta días de actividad. Se concederá el mes natural completo, según petición, si así lo hubiera solicitado, excepto que el cupo estuviera completo.

En el caso de que se asigne una quincena voluntaria y otra forzosa, se garantizará una separación entre ambas de cuarenta y cinco días.

En ambos casos, la separación de sesenta y cuarenta y cinco días no se garantizará en los casos de reincorporación de destacamentos, larga enfermedad, gestación o excedencia, cuando de respetarse dicha separación no fuera posible conceder todas las vacaciones dentro del año natural.

1.17 La puntuación inicial de todos los tripulantes, en el momento del comienzo del nuevo sistema, se pondrá a cero puntos.

En 1991, la prioridad vendrá determinada por el menor número de orden en el escalafón. En el caso de los Sobrecargos, la prioridad para la concesión de vacaciones voluntarias vendrá determinada por la mayor antigüedad en la función.

En años sucesivos, la puntuación obtenida en el año anterior será la que determine la prioridad para la elección de las vacaciones del año siguiente.

1.18 Los cambios de TCP a Sobrecargo y viceversa no alterarán la programación de vacaciones ya establecida.

1.19 Las normas anteriores se entienden referidas a tripulantes de una misma flota y función.

## 2. Peticiones.

2.1 No se realizará oferta previa de vacaciones, con el fin de adaptar las mismas a las solicitudes formuladas por los TCP, conforme se señala en el punto 1.1.4.

2.2 La petición individualizada de cada tripulante habrá de realizarse entre el 1 de agosto y 25 de septiembre del año anterior al disfrute de las mismas.

2.3 Cada tripulante realizará su petición mediante el impreso que se adjunta, en el que figurarán dos alternativas perfectamente diferenciadas.

Alternativa 1: Tripulantes que soliciten su derecho a disfrutar los ocho días en verano.

Alternativa 2: Tripulantes que no soliciten su derecho a disfrutar los ocho días en verano.

2.4 La asignación de vacaciones anuales reglamentarias y de días de recuperación se dará a conocer con anterioridad al 30 de octubre del año anterior al que se refieran.

2.5 Las normas para cumplimentar el impreso, y que se reflejarán en el mismo, son las siguientes:

2.5.1 Solamente se podrá cumplimentar una de las alternativas ofertadas, nunca las dos a la vez. Si se hiciera esto, se dará como válida la alternativa 1.

2.5.2 Se rellenarán obligatoriamente los datos de identificación del tripulante.

2.5.3 Para los que opten por la alternativa 1:

a) Se cumplimentará como mínimo una petición del «Cupo ocho días en verano», indicando el mes y la semana elegida. Por omisión de semanas se dará preferencia a semana 1, 2, 3, 4 por este orden.

b) No es obligatorio cumplimentar el apartado «Cupo veintidós días en invierno», entendiéndose en este caso que las vacaciones de este período tendrán carácter forzoso bien en asignación anual o mensual.

En este apartado además del mes se cumplimentará el período (primero o segundo). Por omisión se elegirá primero y segundo por este orden.

c) Deberá indicar A o P (anterior o posterior) en el campo de recuperación según prefiera. Este campo es opcional y en caso de no poderse atender se dará prioridad al orden de sus preferencias.

d) También manifestará si desea ampliación a quince días en el período de verano indicando SI o NO en el cuadro correspondiente. Por omisión se entenderá que no desea ampliación.

e) Igualmente señalará en el cuadro correspondiente si desea la ampliación a quince días en verano en período no coincidente (forzosas).

2.5.4 Para los que opten por la alternativa 2:

a) A partir de 1 de enero de 1992 y para las vacaciones de 1993, en la primera asignación se podrán elegir meses de invierno. En la segunda asignación se podrán elegir meses de verano y de invierno indistintamente en cualquiera de las preferencias.

b) Si se desea mes completo pondrá una «X» en el cuadro correspondiente (sólo meses de invierno). Si se desea quincenas, especificará primera o segunda dejando en blanco el cuadro mes completo.

c) En el campo recuperación indicará con un SI o NO, si desea recuperación en este período o asignación. En caso afirmativo, indicará con A o P (anterior o posterior) si lo desea antes o después del período elegido.

d) Por omisión de mes completo o quincena se asignará, si procede, una quincena comenzando por la primera.

Por duplicidad de estos campos se dará validez al campo quincena.

e) También se indicará con una «X» en el cuadro correspondiente si, en el supuesto de que sus vacaciones sean ambas forzosas, las prefiere por mes o quincena.

### 3. Asignación de turnos.

3.1 El procedimiento de adjudicación se hará respetando las preferencias indicadas por el tripulante, en el impreso al efecto, siempre que sea posible y mediante las siguientes y sucesivas fases:

Asignación cupo ocho días en verano.

Asignación cupo ocho días en verano en período no solicitado.

Ampliación de ocho a quince días en verano sólo a los TCP que habiéndolo solicitado se les asignó una semana de carácter voluntario.

Asignación de un período a tripulantes que optaron por alternativa 2.

Asignación de un período a tripulantes de alternativa 1 y alternativa 2, refundidas en un solo bloque.

Asignación forzosa, según la petición del interesado, en período no coincidente.

#### 3.1.1 Asignación ocho días en verano alternativa 1:

a) Ordenación de los tripulantes de alternativa 1 de menor a mayor según puntuación del año anterior y escalafón (para 1991, puntuación inicial igual a cero).

b) Iniciar la rotación de estos tripulantes según el orden de sus preferencias atendiendo mes y semana elegida.

#### 3.1.2 Asignación cupo ocho días en verano en período no solicitado.

Con aquellos tripulantes de alternativa 1 que no hubiera sido posible asignarles una de sus preferencias, y siguiendo el orden anterior, distribuir una semana de las ofertadas comenzando, a partir de 1 de enero de 1992 y para las vacaciones de 1993, con las que tengan mayor porcentaje de asignación sobre lo ofertado.

#### 3.1.3 Ampliación de ocho a quince días:

a) Sólo tripulantes de alternativa 1 que, habiendo marcado el campo ampliación, hubiera sido posible asignarles una semana en punto 3.1.1 y en el 3.1.2.

b) Por el mismo orden establecido ampliar la semana asignada a una quincena, según calendario adjunto, hasta agotar el cupo y posibilidades de la oferta realizada y calculada en punto 1.1.4.

#### 3.1.4 Asignación de un período a tripulantes que optaron por la alternativa 2:

a) Ordenación de los tripulantes de esta alternativa de forma similar a punto 3.1.1.

b) Asignar un período de «primera asignación» y si esto no fuera posible uno de «segunda asignación».

c) Si en esta fase se asignara un período de «segunda asignación», se entenderá que este tripulante no entrará en la asignación de la siguiente fase, y que su segundo período será obligatoriamente forzoso.

#### 3.1.5 Asignación de un período a tripulantes de alternativas 1 y 2:

a) Refundir en un solo bloque tripulantes de las dos alternativas, tomando las peticiones de «cupos veintidós días en invierno» para los de la alternativa 1, y peticiones de «segunda asignación» para los de la alternativa 2.

Como se ha indicado anteriormente, se omiten los tripulantes de alternativa 2, que en fase anterior sólo fue posible asignarles un período de «segunda asignación».

b) Ordenación de tripulantes como en punto 3.1.1.

c) Iniciar la rotación atendiendo las preferencias en cuanto a mes y quincena.

#### 3.1.6 Asignación forzosa:

a) Se refundirán en un bloque todos aquellos tripulantes que, indistintamente de la alternativa, no hubiera sido posible asignarle sus vacaciones completas.

b) La clasificación de los tripulantes para iniciar la rotación es la siguiente:

Tripulantes con petición forzosa de mes natural y sin ningún período concedido.

Tripulantes sin ningún período concedido en asignación voluntaria.

Tripulantes con un período asignado.

Tripulantes que no han rellenado el impreso de petición de vacaciones.

Todos ellos, ordenados en estos subgrupos, de menor a mayor, de forma similar a punto 3.1.1.

c) El proceso de asignación se realizará comenzando por el período que tenga mayor porcentaje de ocupación sobre lo ofertado, e igualando los períodos, excepto el mes de enero, que se asignará el último.

d) Para los de mes completo, sólo período de invierno. Si no fuera posible atender su petición de mes completo, asignarle por quincenas.

e) Si se le asignó un período de carácter voluntario en verano, asignarle obligatoriamente uno de invierno.

f) Si no fuera concedido ningún período de carácter voluntario, asignar las dos quincenas en un mismo momento, con el fin de garantizar la diferencia de sesenta días exigible entre dos quincenas de carácter forzoso.

3.2 En la carta de comunicación de las vacaciones se especificará tanto el número de puntos de la asignación realizada como el total de puntos acumulados por el TCP.

4. Puntuación.—Solamente puntuarán los períodos concedidos con carácter voluntario de acuerdo al siguiente cuadro:

Orden preferencia	Verano		Invierno		
	8 días	15 días	15 días	22 días	30 días
1	32	67	60	88	120
2	24	52	45	66	90
3	16	37	30	44	60
4	8	22	15	22	30

Los turnos forzosos y de recuperación no tendrán puntuación alguna.

### 5. Calendario.

#### 5.1 Cupo de ocho días en verano:

Mes	Semana			
	Primera	Segunda	Tercera	Cuarta
Junio .....	—	—	16-23	23-30
Julio .....	1-8	9-16	17-24	24-31
Agosto .....	1-8	9-16	17-24	24-31
Septiembre .....	1-8	8-15	16-23	23-30

#### 5.2 Quince días en verano:

Junio: -/16-30.

Julio: 1-15/17-31.

Agosto: 1-15/17-31.  
Septiembre: 1-15/16-30.

### 5.3 Quince días en invierno:

Junio: 1-15/-.  
Meses de 31: 1-15/17-31.  
Meses de 30: 1-15/16-30.  
Meses de 29: 1-15/15-29.  
Meses de 28: 1-15/14-28.

### 5.4 Veintidós días en invierno:

Junio: 25-5/15-6.  
Meses de 31: 1-22/10-31.  
Meses de 30: 1-22/ 9-30.  
Meses de 29: 1-22/ 8-29.  
Meses de 28: 1-22/ 7-28.

### 5.5 Treinta días en invierno:

Meses de 31: 1-30.  
Meses de 30: 1-30.  
Meses de 29: 1-2/1-3.  
Meses de 28: 1-2/2-3.

## Instrucciones cumplimentación

### 1. Normas generales.

1.1 Solamente se podrá cumplimentar una de las alternativas ofertadas, nunca las dos a la vez. Si hiciera esto se dará como válida la alternativa 1, quedando los demás datos sin validez alguna.

1.2 Es conveniente cumplimentar todos los datos solicitados, especificando claramente las preferencias de la alternativa que usted haya elegido, a fin de evitar en la medida de lo posible que sus vacaciones se le asignen con carácter forzoso.

1.3 En los puntos que queden en blanco, sin especificar alguna opción, se elegirá la que más convenga a las necesidades del servicio.

1.4 El impreso es autocopiativo, quedándose el tripulante con la copia en la que deberá constar el «Recibí» por parte del Departamento de Administración de Flotas, como justificante de su entrega.

Importante: En la alternativa 1, los días de recuperación irán unidos al período de invierno. En la alternativa 2 se unirán también a un período de invierno de la primera o segunda asignación de acuerdo con sus deseos, siempre que sea posible.

En ambos casos deberá indicar si los quiere antes (A = Anterior), o después (P = Posterior) del período elegido.

Para el proceso de asignación de vacaciones se dará prioridad a las preferencias de los períodos vacacionales, sobre los días de recuperación si no fuera posible atender ambas.

### 2. Normas para la alternativa 1 = «Asignación ocho días verano/veintidós días invierno».

2.1 En el apartado «Cupo ocho días verano» se cumplimentarán el mes y la semana elegida, indicando primera, segunda, tercera o cuarta según sus deseos.

2.2 En el apartado «Cupo veintidós días invierno» se cumplimentará, además del mes, el período (primera o segunda).

2.3 Deberá indicar A o P en la casilla «Recuperación» según prefiera. También manifestará si desea ampliación a quince días en el período de verano indicando SI o NO en el cuadro correspondiente.

### 3. Normas para alternativa 2 = «Asignación por quincenas o mes completo».

3.1 A partir de 1 de enero de 1992 y para las vacaciones de 1993, en la primera asignación se podrán elegir meses de invierno. En la segunda asignación se podrán elegir meses de verano y de invierno indistintamente en cualquiera de las preferencias.

3.2 Si desea mes completo pondrá una X en el cuadro correspondiente (en este caso sólo podrá elegirse meses de invierno). Si desea quincenas, especificará primera o segunda, dejando en blanco el cuadro mes completo.

3.3 En la casilla recuperación indicará con un SI la asignación (primera o segunda) en que desea se le adjudiquen. Asimismo deberá especificar con A o P cuándo desea le sean concedidos esos días.

Nota: En la alternativa 2, tenga en cuenta al elegir sus preferencias que solamente se asignará una petición de cada asignación.

## ANEXO 6

### Rotaciones de destacamentos, residencias y 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 Flota.

Cuando se tengan dudas a priori sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferte, se considerará ésta, en todo caso, como la de más larga duración, si bien a efectos de dietas, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 44, 45 y 46, abonándose al tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la dieta percibida y la que realmente corresponde.

Tras los vuelos de incorporación a los destacamentos forzosos se respetará en programación un período de doce horas sin actividad, contadas éstas entre los tiempos de calzos de llegada del avión en que se realizó el vuelo de incorporación y el de salida de aquel en que se haya de realizar el primer servicio siguiente.

Del mismo modo no se podrá programar un vuelo de reincorporación de destacamento hasta que el tripulante no haya disfrutado en su integridad el período de descanso que le corresponda, de acuerdo con lo dispuesto en el convenio, por actividad aérea precedente.

El mismo tratamiento señalado en los párrafos anteriores se dará a los vuelos programados como VY.

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

Con efectividad de 1 de enero de 1982, las puntuaciones de todos los TCP partieron de cero puntos.

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

Destacamentos: Un punto por mes.  
Residencia: 0,85 puntos por mes.  
Destino: 0,60 puntos por mes.

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

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

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

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

#### C) Peticiones:

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

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

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

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

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

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

Habida cuenta de las dificultades que pudieran surgir para la notificación del pase de flota, previamente a la oferta de destacamentos, los

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

#### D) Asignación:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 podrán volver a realizar un nuevo cambio. En este supuesto, a ambos tripulantes se les aplicará la puntuación establecida para los turnos asignados con carácter voluntario.

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.

#### Situaciones especiales

a) Cobertura de vacantes producidas durante un destacamento.—Se ofrecerán prioritariamente a los tripulantes que solicitaron dicho destacamento y no les correspondió. En el supuesto de que no existieran tripulantes en esta situación o existiendo no les interesase, se cubrirá con destacados forzosos.

b) Prórroga de la duración prevista del destacamento:

1. En ningún caso esta prórroga podrá alargar el destacamento por encima de siete meses, excepto en los destacamentos nacionales, que será de seis meses.

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

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

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

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

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

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

Disposición adicional.

Ambas representaciones convienen en estudiar conjuntamente un nuevo sistema de puntuación para la asignación de destacamentos, que, una vez acordada, se pondrá en vigor en la fecha que se determine.

#### ANEXO 7

#### Seguridad Social complementaria

##### Artículo 1. *Enfermedad.*

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

A efecto del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de catorce días y hasta catorce días inclusive. En el primer caso, la compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de catorce días, el importe de tal complemento que correspondiera a los primeros siete días se destinará al Fondo Solidario Interno, durante la vigencia del presente Convenio.

La persona a la que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos con cualquier mejora que afecte a los conceptos mencionados en el párrafo anterior, pactados o que se pacten, en la medida y momento en que se aplique.

##### Artículo 2. *Accidente de trabajo o enfermedad profesional.*

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

##### Artículo 3. *Normas comunes.*

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

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

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

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará en cualquier circunstancia supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia

en su domicilio, en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del enfermo por el órgano aludido.

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

Cualquier disposición complementaria, en orden al control que se pueda dictar, se someterá previamente a la representación de los tripulantes de cabina de pasajeros para su aprobación.

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

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

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente dieta y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo 2.º del artículo 107 del vigente Convenio.

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

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

d) La compañía abonará a las personas en situación de baja por enfermedad o accidente el conjunto de los emolumentos que le correspondan a través de la empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en la Fondo Social de Vuelo.

#### Artículo 4. Recursos.

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los servicios médicos de la compañía, podrá someter su caso (a partir del trigésimo primer día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural) a la resolución de un Tribunal Médico, presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aero-náutica, si es posible, y que no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, de un Vocal libremente elegido por el tripulante y de otro designado por la Dirección de la compañía.

Los costes que origine la constitución de este Tribunal irán a cargo de la parte para la que sea desfavorable la resolución que recaiga y se determinarán con arreglo a las tarifas oficiales establecidas por el Colegio de Médicos.

Si la resolución fuera favorable al tripulante se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

### ANEXO 8

#### Participación, aplicación e interpretación del Convenio

##### A) Funciones de las Secciones Sindicales

Las Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección podrán:

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

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

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

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

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

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

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

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

8. La empresa dará facilidades de información al colectivo de TCP, a través de sus Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección de la compañía.

##### B) Funciones del Comité de Empresa

El Comité de Empresa, sin perjuicio de las condiciones establecidas en la legislación general, tendrá las siguientes competencias:

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

2. Conocer el balance, cuenta de los resultados y la memoria de la compañía y cuantos documentos se den a conocer en la Junta de accionistas.

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

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

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

c) Planes de formación de TCP.

4. Recibirán información sobre:

a) Sanciones derivadas de faltas muy graves.

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

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

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

a) La compañía informará con una antelación entre veinte/treinta días al Comité de Empresa de Vuelo de las convocatorias y sus características.

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

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

6. Ejercer una función de vigilancia sobre:

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

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

c) Alojamiento de TCP.

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

Indíces de ocupación.

Número de clases a atender en cada servicio.

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

Duración de la etapa.

Ventas a bordo.

Para el desarrollo y cuantificación de la nueva política sobre la composición de tripulaciones de cabina de pasajeros, se constituirá una Comisión Paritaria formada por cuatro miembros del Comité de Empresa de Vuelo y otros cuatro de la Dirección de la empresa.

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

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

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

Asimismo, esta Comisión analiza los siguientes aspectos:

a) Respetando el derecho a la organización del trabajo que corresponde a la Dirección de la empresa, las normas de trabajo en las cabinas de pasajeros, cuyos acuerdos tendrán carácter ejecutivo.

b) Información, consulta previa y desarrollo en los aspectos relativos a:

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

Configuración de los diferentes servicios, tanto regulares como «charter».

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

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

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

10. La representación de los TCP participará en las Comisiones de Seguimiento de los planes de la compañía.

11. Antes del 31 de diciembre de 1995 se formalizará un acuerdo específico de ayudas al Comité de Empresa de Vuelo.

### C) Representación

1. La compañía reconocerá a las Secciones Sindicales de Personal de Vuelo de los Sindicatos y Asociaciones Sindicales legalmente constituidos con representación real en el colectivo de TCP, cuando posean un grado de afiliación en Iberia superior al 10 por 100 del censo de trabajadores del centro de trabajo de vuelo o del 20 por 100 de su Colegio Electoral, lo que deberá acreditarse fehacientemente.

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

2. Iberia 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.

### Aplicación e interpretación del convenio

1. Funcionará en el seno de la compañía una Comisión Paritaria de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo.

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

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

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

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

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

### SEGUNDA PARTE

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

##### Artículo 1.

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

##### Artículo 2.

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

##### Artículo 3.

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

##### Artículo 4.

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

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

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

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

##### Artículo 5.

Los trabajadores que suscriban contrato como fijos-discontinuos permanecerán en período de prueba durante el mismo tiempo de trabajo efectivo que se exija a los TCP con contrato fijo de actividad continuada y con los mismos efectos.

##### Artículo 6.

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

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

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

##### Artículo 7.

Respetando en todo caso los derechos prioritarios del personal fijo de Iberia de actividad continuada en situación de excedencia, la cobertura de las vacantes producidas por incrementos de plantilla fija, así como las bajas que se produzcan por decrecimiento vegetativo, se producirá siguiendo el orden establecido en el escalafón.

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

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

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

##### Artículo 8.

Cuando un trabajador fijo-discontinuo cubra una vacante con carácter continuo lo hará con el nivel que tenía cuando trabajaba como fijo-discontinuo.

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

#### Artículo 9.

El personal fijo-discontinuo quedará ordenado mediante su encuadramiento en un único escalafón.

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

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

Cuando un Tripulante de Cabina de Pasajeros fijo-discontinuo disfrute de una excedencia voluntaria, su puesto en el escalafón se verá afectado por la deducción del tiempo de duración de dicha excedencia, quedando determinado por el tiempo de servicio efectivo en vuelo.

#### Artículo 10.

Se considerará antigüedad administrativa el tiempo de trabajo efectivo transcurrido desde la fecha de ingreso en la compañía Iberia. A estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la compañía. En cambio, no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

#### Artículo 11.

Los TCP fijos-discontinuos quedarán adscritos a una de las dos flotas DC-9 y B-727, según las necesidades de la compañía.

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

#### Artículo 12.

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

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

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

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

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

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

#### Destacamentos:

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

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

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

#### Artículo 13.

A su ingreso, las retribuciones básicas de los TCP fijos-discontinuos serán las correspondientes a un Tripulante de Cabina de Pasajeros encuadrado en el nivel 9 de la tabla salarial vigente en cada momento, excepto que por haber permanecido desde la fecha del primer contrato en la compañía seis meses efectivos en vuelo le corresponda pasar al nivel 8. Asimismo, les será de aplicación lo dispuesto en el capítulo VII de este Convenio Colectivo y tablas.

#### Artículo 14.

Cambio de nivel: Cada veinticuatro meses de prestación de servicios efectivos en vuelo, y cumplidos los requisitos del artículo 29 del Convenio, el trabajador fijo-discontinuo pasará a percibir la retribución básica establecida en la tabla salarial vigente para el nivel inmediatamente superior, excepto para el nivel 9, en el que se permanecerá desde la fecha del primer contrato en la compañía hasta que se cumplan seis meses efectivos en vuelo.

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

#### Artículo 15.

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

#### Artículo 16.

Durante las vacaciones reglamentarias, el trabajador percibirá el sueldo, premio de antigüedad, gratificación complementaria y la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, tomándose como base de cálculo, en los meses en que no haya habido prestación efectiva de servicios, las horas de vuelo garantizadas. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

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

#### Artículo 17.

La incapacidad temporal para la prestación de servicios efectivos de vuelo quedará supeditada a la normativa general establecida para la situación de incapacidad laboral transitoria en Convenio Colectivo. La incapacidad definitiva supondrá la cancelación definitiva de la relación con la compañía en su condición de TCP. Todo ello sin perjuicio del tratamiento económico y sanitario que corresponda a la Seguridad Social en cada circunstancia.

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

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

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

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

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

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

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

La compañía y la representación social estudiarán la posibilidad de desarrollar la normativa sobre Fondo Solidario Interno (capítulo VII), Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo (capítulo IX y anexo 7) y Cese Temporal y Definitivo en Vuelo (anexo 2) de los TCP de

actividad continuada, en relación con el carácter temporal de prestación de servicios de los TCP fijos-discontinuos.

#### Artículo 18.

En materia de vestuario se aplicará a los TCP fijos-discontinuos la normativa establecida para los continuos, con las adecuaciones que procedan por razón de la estacionalidad del período en que prestan servicios efectivos y teniendo en cuenta la utilización real de las prendas recibidas para sucesivas reposiciones.

#### Artículo 19.

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

#### CONCESIÓN DE BILLETES GRATUITOS Y CON DESCUENTO AL PERSONAL FIJO-DISCONTINUO TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS

##### A) *Concesión general titular y beneficiarios*

1. A partir de los seis meses de trabajo efectivo como fijo-discontinuo se concederán 12 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza (ID00R2) en la totalidad de la red, excepto en vuelos transatlánticos.

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

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

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

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

##### B) *Concesión particular*

A partir de los seis meses de trabajo efectivo:

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

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

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

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

##### C) *Beneficiarios*

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

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

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

Los hijos de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros fallecidos en accidente de trabajo tendrán los mismos derechos, en cuanto se refiere a billetes gratuitos o con descuento, que los hijos de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros jubilados.

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

##### D) *Épocas restrictivas*

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

25 de junio a 5 de septiembre, ambos inclusive.

20 de diciembre a 9 de enero, ambos inclusive.

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

No obstante, les será de aplicación lo dispuesto en los dos últimos párrafos del punto 6 del artículo 138 de la primera parte de este XII Convenio.

##### E) *Validez*

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

##### F) *Cargos de emisión*

Todos los billetes de tarifa gratuita tendrán el siguiente cargo de emisión:

Red nacional:

(Excepto Península/Canarias y v.v.), 150 pesetas.

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

España/Europa y v.v., 600 pesetas.

España/Africa Norte y v.v., 600 pesetas.

Resto red, 900 pesetas.

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

##### G) *Billetes con descuento*

Billetes sin limitación abonando el 50 por 100 del importe de la tarifa publicada: Normal, excursión o nocturna, siempre que el viaje se ajuste a las condiciones de validez y restricción que exijan estas tarifas se podrá viajar en cualquier época del año con reserva de plaza.

##### H) *Clase de servicio*

Todos los billetes serán emitidos en clase turista/económica.

##### Disposición final.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros fijos-discontinuos se regirán, en su relación laboral con la compañía, por las normas dispuestas en esta parte segunda del XII Convenio Colectivo para todos los temas que en ellas se contienen, quedando anuladas y sin efecto las existentes anteriormente.

En las materias aquí no reguladas será aplicable, con carácter supletorio, la normativa correspondiente a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros fijos de actividad continuada contenida en la parte primera de este Convenio, total o parcialmente, y sea compatible con la naturaleza temporal de los contratos de estos Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

#### TERCERA PARTE

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

##### Artículo 1.

Se considerará trabajador temporal al contratado por tiempo determinado, en cualesquiera de las modalidades de contratación que la legislación española permita en cada momento.

##### Artículo 2.

Dadas las peculiaridades del tráfico aéreo, que constituye la actividad esencial de Iberia, y teniendo en cuenta el carácter de concesionario de servicio público de la compañía, el llamamiento se hará de acuerdo con las necesidades del servicio y cumplimiento de las condiciones exigidas por el puesto de trabajo.

##### Artículo 3.

El régimen de trabajo y descanso de los TCP con contrato temporal será el fijado en el capítulo VI del vigente Convenio Colectivo con las particularidades que se contienen en los artículos siguientes.

## Artículo 4.

Como descanso, el TCP con contrato temporal disfrutará del mismo número de días libres establecidos para los TCP de actividad continuada.

## Artículo 5.

En atención al carácter temporal de estos contratos, las vacaciones que sobre treinta días naturales puedan corresponder proporcionalmente al tiempo trabajado podrán ser abonadas en la liquidación final que se efectúe al término de los mismos cuando su duración sea inferior a doce meses de trabajo continuado. Para contratos de duración igual o superior a doce meses se podrán disfrutar dentro de cada año natural los días que proporcionalmente correspondan, que la compañía asignará en función de las necesidades del servicio.

## Artículo 6.

Estarán excluidos de la asignación de destacamentos, residencias y destinos voluntarios, pero no de los destacamentos forzosos, cuando las necesidades de la compañía lo requieran.

## Artículo 7.

Las retribuciones básicas de los TCP con contrato temporal serán las correspondientes a un Tripulante de Cabina de Pasajeros encuadrado en el nivel 8, excepto durante los seis primeros meses desde la fecha del primer contrato en la compañía, que serán las correspondientes al nivel 9 de la tabla salarial vigente en cada momento, complementadas con las retribuciones variables establecidas en Convenio para un Tripulante de nuevo ingreso en función de la actividad realizada.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros que anteriormente a la firma del acta de acuerdo para el XII Convenio Colectivo (18 de mayo de 1993) hubiesen tenido alguna relación laboral de carácter temporal con la compañía, para nuevas renovaciones o contrataciones, tanto temporales como indefinidas, ingresarán por el nivel que ostentaban en su última relación contractual.

## Artículo 8.

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

## Artículo 9.

A los efectos de su posible pase a la situación de fijos de actividad continuada o fijos-discontinuos, o llamamiento para nuevos contratos temporales, los TCP con contrato temporal estarán incluidos en una relación de personal con arreglo a los siguientes criterios:

Fecha del primer contrato como TCP en Iberia.  
En igualdad de fecha, mayor calificación en el curso.

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

En el supuesto de que un trabajador temporal decidiese no incorporarse al ser llamado por la compañía, será dado de baja de la citada relación.

Por el contrario, conservará su puesto en la misma cuando la incompatibilidad al llamamiento sea debida a alguna de las siguientes causas debidamente justificadas:

Cumplimiento del servicio militar o prestación social sustitutoria.  
Maternidad.  
Gestación.  
Enfermedad grave.  
Nombramiento para un cargo público.

## Artículo 10.

Los Tripulantes de Cabina de Pasajeros eventuales quedarán adscritos a una de las dos flotas DC-9 y B-727, según las necesidades de la compañía, y con un máximo del 20 por 100 sobre la plantilla fija total de tripulantes de cabina de pasajeros.

Adicionalmente, en las flotas MD-87, A-320, A-300 y B-757 se podrán adscribir, durante los años 1993, 1994, 1995 y 1996, el mismo porcentaje de TCP eventuales sobre la plantilla fija de cada flota que se estableció para 1993 en el XI Convenio Colectivo.

## Artículo 11.

La incapacidad temporal para la prestación de servicios efectivos de vuelo quedará supeditada a la normativa general establecida para la situación de incapacidad laboral transitoria en Convenio Colectivo. La incapacidad definitiva supondrá la cancelación definitiva de la relación con la compañía. Todo ello sin perjuicio del tratamiento económico y sanitario que corresponda a la Seguridad Social en cada circunstancia.

La compañía mantendrá la cobertura de los riesgos derivados de la situación de fallecimiento e invalidez permanente total para todo trabajo bajo los siguientes criterios:

Indemnización para ambos supuestos de 2.000.000 de pesetas.

La prima de cobertura de estos riesgos corresponderá a la compañía y a los interesados en la proporción del 60 y 40 por 100, respectivamente.

## Artículo 12.

En materia de vestuario, se aplicará a los TCP temporales la normativa establecida para los fijos de actividad continuada, con las adecuaciones que procedan por razón de la estacionalidad del período en que prestan servicios efectivos y teniendo en cuenta la utilización real de las prendas recibidas para sucesivas reposiciones.

## Disposición adicional.

En materia de billetes, el personal TCP con contrato temporal se regirá por las mismas disposiciones que el personal fijo-discontinuo.

## Disposición final.

En las materias no reguladas en las presentes normas, se estará a lo dispuesto en los contratos de trabajo y a las comunes de carácter imperativo de la legislación vigente aplicables a este tipo de trabajadores.

## BANCO DE ESPAÑA

**20794** RESOLUCION de 20 de septiembre de 1994, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta el día 20 de septiembre de 1994, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA .....	128,654	128,912
1 ECU .....	157,949	158,265
1 marco alemán .....	82,725	82,891
1 franco francés .....	24,195	24,243
1 libra esterlina .....	202,026	202,430
100 liras italianas .....	8,205	8,221
100 francos belgas y luxemburgueses .....	401,951	402,755
1 florín holandés .....	73,791	73,939
1 corona danesa .....	21,029	21,071
1 libra irlandesa .....	199,568	199,968
100 escudos portugueses .....	81,381	81,543
100 dracmas griegas .....	54,354	54,462
1 dólar canadiense .....	95,597	95,789
1 franco suizo .....	99,887	100,087
100 yenes japoneses .....	130,746	131,008
1 corona sueca .....	17,185	17,219
1 corona noruega .....	18,875	18,913
1 marco finlandés .....	25,991	26,043
1 chelín austríaco .....	11,754	11,778
1 dólar australiano .....	95,616	95,808
1 dólar neozelandés .....	77,604	77,760

Madrid, 20 de septiembre de 1994.—El Director general, Luis María Linde de Castro.