

del Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para la concesión de subvenciones públicas.

h) Según lo dispuesto en el artículo 59.5.b de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo común, la Resolución por la que se concedan las becas será publicada en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo, se notificará a los beneficiarios y se hará pública en las diversas dependencias del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, garantizando una adecuada difusión y accesibilidad por los interesados.

i) Los candidatos seleccionados deberán comunicar por escrito al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en el plazo que en la notificación se les señale, la aceptación de la beca que le ha sido adjudicada. En caso de incumplimiento de este requisito se entenderá no aceptada la beca.

j) Los candidatos seleccionados deberán aportar, en el plazo de aceptación, la siguiente documentación original o copia de la misma que tenga carácter de auténtica conforme a la legislación vigente:

Documento nacional de identidad o aquél que legal o reglamentariamente le sustituya.

Título universitario exigido en la convocatoria, documento justificativo de haber abonado los derechos para su obtención o certificación de tener aprobadas las asignaturas requeridas para su obtención, en la fecha misma de finalización a que se refiere la convocatoria. En aquellos casos en que se requiera una titulación técnica superior, será suficiente aportar la certificación académica completa de las calificaciones obtenidas en la carrera universitaria requerida.

Aquella que justifique los méritos académicos y profesionales expuestos en el currículum vitae.

Declaración responsable, en su caso, del cumplimiento de la condición dispuesta en el punto III.d, de la presente convocatoria.

j) La participación en el concurso supone la aceptación expresa de las bases de la convocatoria.

XI. *Renuncia o revocación*

a) Si por cualquier circunstancia, durante el período de duración de la beca, el becario deseara renunciar a la misma, deberá comunicarlo por escrito con una antelación de, al menos, quince días. Si esta renuncia se produce en los seis primeros meses del año de disfrute de la beca, se podrá tramitar la incorporación de suplentes seleccionados, previo informe de la Unidad donde se formará el becario.

b) La Dirección del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, a propuesta justificada de la Comisión Gestora del programa de becas y previo informe del respectivo responsable de la investigación, podrá revocar la concesión de la beca si el adjudicatario no demuestra un nivel de dedicación y de rendimiento satisfactorio.

c) En ambos supuestos se iniciará procedimiento de reintegro de las cantidades abonadas en concepto de beca al interesado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.2 de la Orden de 5 de noviembre de 2001 («Boletín Oficial del Estado» número 278, del 20).

XII. *Régimen jurídico y jurisdicción competente*

La presente convocatoria se regirá en lo no expresamente previsto en ella, por lo dispuesto en la Orden de 5 de noviembre de 2001 («Boletín Oficial del Estado» número 278, del 20), por la que se aprueban sus bases reguladoras y supletoriamente en lo previsto en los artículos 81 y 82 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria y en el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, que aprueba el Reglamento de Procedimiento para la Concesión de Ayudas y Subvenciones Públicas.

Los actos y resoluciones emanados de la Dirección de este Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en relación a la presente convocatoria, ponen fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional decimoquinta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Contra los mismos podrá interponerse de manera potestativa, recurso de reposición, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, Ley del Régimen Jurídico de Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero.

Asimismo podrán ser impugnadas directamente en recurso contencioso-administrativo conforme a lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

23610 *RESOLUCIÓN de 19 de noviembre de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del XIV Convenio Colectivo entre IBERIA LAE y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros.*

Visto el texto del XIV Convenio Colectivo entre IBERIA LAE y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros (código de Convenio n.º 9002640), que fue suscrito con fecha 31 de octubre de 2001 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por el Comité de Empresa en representación de los trabajadores y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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 resuelve:

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

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

Madrid, 19 de noviembre de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

XIV CONVENIO COLECTIVO ENTRE IBERIA LAE Y SUS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

CAPÍTULO 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, S.A., encuadrados en el grupo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP), en las situaciones contempladas en el mismo, estructurándose en tres partes, que regularán respectivamente las condiciones de los trabajadores fijos de actividad continuada, la primera parte; la de los fijos discontinuos, la segunda parte y las de los trabajadores con contrato temporal, la tercera parte. Los Capítulos I y II de este Convenio serán comunes para los tres grupos de trabajadores indicados.

Los TCP 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.

Artículo 3. *Ámbito temporal.*

El presente Convenio entra en vigor el día 1 de enero de 2001. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre del año 2004, excepto para aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

Será prorrogable por la tática, por períodos de 12 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 aquella que sea más favorable a los TCP.

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.

CAPÍTULO II

Principios informadores

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

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

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

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

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

Los TCP 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 TCP 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 TCP 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 TCP, 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 antiguo 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 TCP se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones y en el Manual de Operación Auxiliar. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o 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.

CAPÍTULO III

Definiciones

Artículo 13.

En tanto no exista una nueva normativa, y a fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en las Circulares Operativas de la DGAC o en la normativa correspondiente, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los TCP 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 del certificado y habilitación correspondiente, que ejerce a bordo las actividades de atención al pasajero, así como aquéllas relacionadas con la seguridad del mismo y las referentes a evacuación y demás funciones que hayan de realizarse en caso de emergencia, en el tipo de avión para el que esté habilitado.

Los TCP, 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. *TCP principal.*

Es el miembro de la Tripulación de Cabina de Pasajeros, designado libremente por la Empresa que, bajo la supervisión y dependencia directa del Sobrecargo, además de realizar las funciones propias del TCP, coordina y supervisa las de la Tripulación de Cabina de Pasajeros, en la zona del

avión que se le asigne. Todo ello referido exclusivamente a la Flota B-747, sin perjuicio de que la Compañía pueda en el futuro, implantarlo en otras flotas.

Artículo 18. *Nivel.*

Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un tripulante puede alcanzar, de acuerdo con las normas de cambio de nivel, 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 1 D	Nivel 1 D
Nivel 1 C	Nivel 1 C
Nivel 1 B	Nivel 1 B
Nivel 1 A	Nivel 1 A
Nivel 1	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5
	Nivel 6
	Nivel 7
	Nivel 8
	Nivel 9
	Nivel 10
	Nivel 11

La creación del nivel 10 se establece con efectividad de 1 de abril de 1999. Con efectividad del 1 de enero del 2000, se crea el nivel 11.

Artículo 19. *Ordenación del personal.*

Los TCP 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 de 31 de marzo del año siguiente.

Artículo 20. *Antigüedad en vuelo de tripulantes de cabina de pasajeros.*

Para los TCP 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 la edad, por este orden.

Para los TCP 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 TCP Principal la fecha en la que el TCP, con contrato en vigor en IBERIA, realizó el primer vuelo como Sobrecargo o TCP Principal en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sea en vuelo regular o no regular, de pasajeros, carga o correo. A tales efectos, dentro de un mismo Curso, y a su finalización, se programarán estos servicios por orden de mayor a menor antigüedad en vuelo como TCP, y en el supuesto de coincidencia de programación en la función de Sobrecargo, el orden en la escalilla correspondiente lo determinará igualmente la mayor antigüedad en vuelo como TCP.

Si por causas ajenas al TCP, 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.

CAPÍTULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Artículo 22. *Admisión.*

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

La admisión de TCP 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 TCP, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como TCP 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 TCP 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 TCP.

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

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

En cuanto a la remoción de la función de Sobrecargo se estará a lo dispuesto en la legislación y normativa 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 106.

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

Artículo 26. *Progresión y regresión.*

Se entiende por progresión el pase de un TCP de un avión a otro situado por encima en el orden establecido por la Compañía de acuerdo con la Representación Sindical.

Para tener opción a la misma, el TCP que reúna las condiciones exigidas, deberá superar las pruebas establecidas por la Dirección, siendo convocado para realizar las mismas con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en el artículo 19 y artículo 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 junto con las programaciones mensuales.

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

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

Por otro lado, se entiende por Regresión el pase de un TCP de un avión a otro situado por debajo en el orden establecido por la Compañía de acuerdo con la Representación Sindical. Ésta podrá ser de dos clases: a) forzosa, que es la aplicada por la Compañía en función de sus necesidades y b) voluntaria, que es la solicitada por el TCP, según se regula en el artículo 28.

Igualmente, si durante un destacamento, residencia o destino voluntario se produjera regresión por necesidades del servicio, el TCP 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 7 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.

A efectos de cómputo de situaciones de Destacamento, Residencia o Destino, voluntarios y forzosos, arrastrará a la nueva flota tanto el número de veces como el de puntos que tenga acumulados.

Para la asignación de vacaciones, arrastrará también el número de puntos al efecto.

Artículo 27. *Renuncia a la progresión.*

Los TCP podrán renunciar voluntariamente a progresar a otro tipo de avión, estableciéndose las siguientes condiciones para realizar dicha renuncia:

a) Podrán comunicar cualquier día del año la renuncia a la flota ó flotas, a las que no desean progresar, indicando el período efectivo de dicha renuncia, que será como mínimo de seis meses.

b) Esta renuncia tendrá validez dos meses después del mes de la petición. (Ejemplo: si se solicita en el mes de Mayo, se podrá conceder en la programación del mes de julio.)

c) Si por razones operativas, las necesidades de progresión fueran mayores que los TCP disponibles para progresar sin renuncia voluntaria, las renunciaciones se anularán por orden inverso a la antigüedad en vuelo, hasta cubrir dichas necesidades.

d) Las renunciaciones a la progresión tendrán prioridad sobre la concesión de las regresiones voluntarias.

El TCP que esté disfrutando de una renuncia a la progresión, podrá solicitar, antes de que finalice la misma, una nueva petición en las condiciones expuestas anteriormente.

Artículo 28. *Regresión voluntaria.*

La concesión de las regresiones voluntarias estará sujeta a las necesidades operativas de la Compañía, y no podrán causar perjuicio a otros TCP como en el caso de anulaciones de renunciaciones a la progresión o regresiones forzosas.

La opción se ejercerá con las siguientes condiciones:

1. El Tripulante podrá solicitar cualquier día del año la regresión voluntaria a una flota determinada y por un período que no podrá ser inferior a seis meses ni superior a dos años. Cuando el TCP se viese afectado por una regresión forzosa, quedará sin efecto la regresión voluntaria que estuviese disfrutando.

2. Esta petición tendrá validez dos meses después del mes de la petición. (Ejemplo: si se solicita en el mes de Mayo, se podrá conceder en la programación del mes de Julio.)

3. Todos los meses se concederán las regresiones voluntarias que permitan las necesidades de la compañía, y siempre sin perjuicio para el resto de TCP, en el momento de la concesión, como podría ser la anulación de renunciaciones voluntarias.

4. La notificación al TCP de la concesión de la regresión voluntaria se realizará con la programación mensual.

5. Una vez transcurrido el período de la regresión, el TCP se incorporará a la flota que le corresponda en ese momento por su antigüedad en vuelo, pudiendo solicitar con una antelación de dos meses, una nueva regresión o una renuncia voluntaria.

6. A efectos de cómputo de situaciones de destacamento, residencia o 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 TCP 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.

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

El TCP que esté disfrutando de una regresión voluntaria podrá solicitar, antes de que finalice la misma, una nueva petición en las condiciones expuestas anteriormente.

Artículo 29. *Cambio de nivel.*

El cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el TCP 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 3, 5 y 3 años respectivamente, en el nivel anterior.

A los TCP 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 4, 6 y 5 años respectivamente.

El tiempo de permanencia para el cambio del nivel 10 al 9 y del 9 al 8 será de dos años de servicios efectivos en vuelo.

Asimismo el tiempo de permanencia para cambio del nivel 11 al 10 será de dos años de servicios efectivos en vuelo. (Ver disposición transitoria novena).

A los TCP 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 TCP 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 3 años antes del cambio de nivel.

Haber estado 3 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 TCP, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo anterior le quede diferido su cambio de nivel 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 TCP 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 TCP que reúna los requisitos necesarios tendrá opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción, reuniendo los requisitos, se basará en la antigüedad en vuelo, aún cuando el llamamiento para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía de acuerdo con las necesidades del servicio.

Todo TCP 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 TCP.

CAPÍTULO V

SituacionesArtículo 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 TCP 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, salvo aquellos que hayan tenido con anterioridad alguna relación de carácter temporal como TCP con Iberia.

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

Los TCP de nuevo ingreso en esta situación, que no hayan tenido con anterioridad ninguna relación de carácter temporal como TCP con Iberia, ingresarán y 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 TCP de la Compañía, podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

- En actividad, incluido el período de prueba.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida o no.
- Servicio Militar o prestación social sustitutoria.
- 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.
- Excedencia por maternidad o paternidad.

Artículo 35. *Tripulantes en situación de actividad.*

Se encontrarán en situación de actividad los TCP que desempeñen 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, efectúan 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 TCP de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos, se considerarán como tales el desempeño de puestos de Mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en Centros distintos a los de la Compañía, o el desempeño de funciones de representación de los TCP, 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 TCP 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 TCP, 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 y padres, ampliable a dos si fuera en distinto lugar del de residencia habitual del TCP.

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 Cultura.

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 al TCP 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 1, apartado 11 del anexo 5, los TCP tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de 15 días laborables ininterrumpidamente o no, por asuntos particulares, no reputándose como tales los días libres a que tiene derecho el TCP en el momento de comenzar la licencia.

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

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 15 días antes de la fecha de su disfrute. En cualquier caso la renuncia es de libre aceptación por la Compañía.

Igualmente los TCP con más de 20 años de servicio tendrán derecho a disfrutar anualmente licencias sin sueldo por un plazo entre uno y cuatro meses ininterrumpidos o no, para asuntos particulares. El límite máximo de concesión de estas licencias no retribuidas en cuanto al número de TCP que puedan disfrutar de las mismas simultáneamente, será de 1,5% por flota y función. Las peticiones se harán por meses naturales completos.

Durante los meses de julio, agosto y septiembre el límite máximo de concesión de estas licencias no retribuidas en cuanto al número de TCP que puedan disfrutar de las mismas simultáneamente, será de un 1% por cada flota y función.

Las contrataciones temporales necesarias para cubrir las licencias no retribuidas contempladas en los párrafos anteriores de este apartado no computarán a efectos del cálculo del límite del 20% de contratación temporal recogido en el artículo 9 de la tercera parte de este Convenio Colectivo.

Las 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 TCP, 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 TCP 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.

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

Al reincorporarse, su número de orden, en virtud de lo establecido en el artículo 19 y artículo 20, vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo y función.

La Compañía podrá mejorar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos TCP que lleven más de 15 años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Artículo 39. *Excedencia por maternidad o paternidad.*

Los TCP tendrán derecho a un período de excedencia, no superior a tres años, para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción, a contar desde la fecha de nacimiento de éste, en los términos previstos en el Estatuto de los Trabajadores.

Durante el primer año de excedencia no será de aplicación el punto b) del artículo 29. Transcurrido el primer año, será de aplicación el requisito de haber superado el sesenta por ciento de la media de las horas voladas por su flota para el cambio de nivel.

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

Artículo 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 le 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 TCP 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 cambio de nivel se considerará que permanece 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 TCP, estudiarán la conveniencia de disminuir el límite anterior.

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

CAPÍTULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN 1.^a 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 TCP se encuentra en régimen de permanencia, en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Artículo 45. *Destacamento.*

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

Artículo 47. *Destino.*

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

Artículo 48. *Actividad laboral.*

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

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

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 TCP hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base, hasta 30 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 TCP 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 TCP 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. No obstante lo anterior, la presentación para los aviones B-747, A-340 y B-767, o aviones que los sustituyan, se efectuará siempre con 1 hora, independientemente de la duración del vuelo.

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

Artículo 51. *Actividad aérea diurna.*

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

Artículo 52. *Actividad aérea nocturna.*

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

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

Cuando en un servicio la actividad nocturna fuera superior a 3 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 calzós»).

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 TCP sino a factores exteriores, ATC, etc., queda establecido en 17 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.

Anualmente, durante el mes de enero, la Dirección comunicará al Comité de Empresa de Vuelo los tiempos aplicables a cada trayecto.

Artículo 54. *Lugar de descanso.*

El que disponiendo de servicios hoteleros completos y reuniendo las condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido, ventilación, sirve para que los TCP puedan disfrutar de un período de descanso (alojamiento individual o el domicilio del TCP).

Artículo 55. *Período de descanso.*

Tiempo asignado por la Compañía a un TCP 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.

Artículo 60. *Escala.*

Lugar donde permanece temporalmente el TCP en situación de actividad aérea entre etapas. Se entiende —entre etapas— el tiempo transcurrido entre su último aterrizaje y su próximo despegue.

En programación, la duración máxima de permanencia en el Aeropuerto en una escala no será superior a 4 horas, ampliables a cinco horas en caso de que se programe comida o cena en la misma de acuerdo con los horarios.

Si el tiempo de escala fuese superior se trasladará al TCP al hotel adecuado.

En ejecución, el traslado al hotel o la permanencia en el Aeropuerto se decidirá por el Comandante o tripulante al mando que lo sustituya siempre que se prevea una escala superior a cinco horas.

Artículo 61. *Tripulación de cabina de pasajeros mínima.*

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

Artículo 62. *Vuelo corto.*

El de duración inferior a una hora quince minutos o sin piloto automático se considerará, a todos los efectos, corto.

Artículo 63. *Vuelo medio.*

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

Artículo 64. *Vuelo largo.*

El de duración superior a tres horas.

Artículo 65. *Vuelos de situación, posición, ferry y carguero.*

Se considerarán vuelos de situación los desplazamientos realizados por los TCP para hacerse cargo de un servicio asignado, proseguirlo o para concluirlo. De acuerdo con el carácter de servicio que tienen los vuelos de situación, los TCP 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 TCP 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 los TCP las condiciones adecuadas.

Artículo 66. *Actividad en tierra.*

Abarca el resto de las actividades, no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un TCP 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 TCP 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 TCP 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 84, 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 67. *Imaginaria.*

Situación en la que el TCP se encuentra 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.

Para los servicios asignados a los TCP en situación de Imaginaria, no serán de aplicación las siguientes disposiciones de este Convenio Colectivo:

La prohibición de volar dos noches consecutivas, contenida en el último párrafo del Artículo 82.

El disfrute del descanso de la noche natural, contenido en el artículo 87.7.

Si la Imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía el TCP deberá presentarse en un plazo de 60 minutos, después de recibir el aviso.

La imaginaria es una actividad laboral de 24 horas, entendida como un día natural.

No obstante lo anterior, la imaginaria que venga precedida de un día libre se iniciará a las 07,00 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 TCP no se le podrá asignar un servicio de vuelo cuyo despegue esté programado antes de las 08,00 horas del día siguiente.

Artículo 68. *Retén.*

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

Artículo 69. *Incidencias.*

Situación en la que el TCP 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 TCP 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 TCP se puso a 0.
2. Comenzó una nueva rotación iniciándola por el más moderno de cada flota.
3. A partir de la fecha de referencia (1-1-87) y en adelante en los casos de cambio de flota y/o función, cada TCP conservará el número de turnos efectuados hasta ese momento, no pudiéndosele asignar un nuevo turno mientras haya otro TCP de su misma flota y función con menor número de incidencias efectuadas.
4. Al personal de nuevo ingreso en la Compañía se le asignará el mismo número de turnos efectuados que al TCP que menos tenga en ese momento en la flota en la que se produzca el ingreso.

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

A los TCP 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 TCP 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 TCP en situación de Incidencias deberán establecer contacto con «Incivox» entre las 08,00 y 10,00 horas y las 20,00 y 22,00 horas locales, con objeto de informarse del posible servicio asignado. En ninguno de estos casos al TCP se le podrá asignar servicio de Imaginaria para ese mismo día.

No obstante, el TCP de Incidencias que esté disfrutando de un día libre, establecerá contacto con la Oficina de Programación de Vuelos entre las 22,00 horas de ese día y las 01,00 del día siguiente, no pudiendo serle asignada ninguna actividad aérea que se inicie antes de las 07,00 horas.

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

(Ver disposición adicional segunda.)

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

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

En los Destacamentos se podrán nombrar directamente retenes, a fin de garantizar la estabilidad de las programaciones en cada Destacamento.

Artículo 70. *Reincorporación de enfermedad.*

El TCP 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 08.00 y las 10.00 horas y las 20.00 y las 22.00 horas, al objeto de que 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.

(Ver disposición adicional segunda.)

Artículo 71. *Día franco de servicio.*

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

Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el TCP quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 72. *Día libre.*

Día natural del que puede disponer libremente el TCP sin que pueda ser requerido para que efectúe cualquier tipo de actividad o servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base, sin restricciones.

No obstante, el día anterior a la programación de un servicio, cuya hora de despegue esté comprendida entre las 00,01 y las 02,01 horas locales, se considerará de ocupación y no tendrá en consecuencia el carácter de día libre.

Artículo 73. *Vacaciones.*

Los TCP disfrutarán de 30 días de vacaciones al año, en la forma que se desarrolla en el anexo 5.

Artículo 74. *Tiempo de recuperación.*

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

Al cumplir 5 años de antigüedad en Vuelo en la Compañía, dos días. Al cumplir 10 años, cuatro días. Al cumplir 15 años, seis días. Al cumplir 20 años, ocho días. Al cumplir 25 años, diez días.

No se devengarán mayor número de días libres, por este concepto, aunque se acumule antigüedad en vuelo superior a 25 años.

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

Artículo 75. *Ejecución opcional del coeficiente de programación.*

Los TCP, a los 18 años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los 43 años de edad, podrán optar por no volar más de 59 horas si están adscritos a flotas de corto y medio radio, y 67 horas si están adscritos a flotas de largo radio, compensándose con días sin servicio adicionales, de tal modo que se les garantice un mínimo de tres días sobre los establecidos en la disposición adicional primera. En el caso en que no sea de aplicación dicha Disposición, ambas partes acordarán el número de días libres adicionales que corresponderán a los TCP acogidos a esta figura.

La prima por razón de viaje garantizada de los TCP acogidos a esta opción, y mientras permanezcan en la misma, quedará constituida por la cantidad resultante de dividir la correspondiente a su nivel entre 70, multiplicada por 59 o 67, según proceda. Si en algún mes, por alguna circunstancia, el TCP acogido a esta opción realizara más de 59 o 67 horas de vuelo (según corresponda), 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.

El número máximo de TCP que podrá estar acogido 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, el resto quedará a la espera de ocupar las vacantes que puedan producirse, ordenados

por año/mes de petición y dentro de cada mes por orden de antigüedad en la función.

Para fijar el número de TCP 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 y función a 31 de Diciembre del año anterior. En el caso de que dicho número fuese, para un año y para alguna flota o función, inferior al existente el año anterior, quedará en suspenso el derecho de aquellos TCP que excedan del cupo en orden inverso al de acogida, computándose el tiempo disfrutado y pasando a encabezar la relación, de tal modo que puedan ocupar una vacante en el momento en el que ésta se produzca, a fin de completar el periodo de dos años concedido.

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 que se trate, el TCP podrá optar por prorrogar su situación por otro periodo de 2 años, renovable por periodos sucesivos de igual duración si continuasen las disponibilidades.

Si estando el TCP en la lista de solicitudes se viera afectado por un cambio de flota forzoso podrán darse dos situaciones: 1) que el cupo de concesión esté completo en la nueva flota, en cuyo caso, podrá optar por a) solicitar acogerse a la reducción en dicha nueva flota, situándose al final de la lista de solicitudes en esta flota siendo borrado de la lista de solicitudes en su flota de origen ó b) por esperar a volver a ésta última, en cuya lista continuará avanzando puestos durante su ausencia, y en caso de llegar al primer puesto de la lista y continuar ausente, le pasarán por delante aquellos TCP que, aunque estén por detrás de él en la lista sí se hallen presentes en la flota, siéndole concedida la acogida a la reducción, a su vuelta a la flota en la primera vacante que se produzca. Y 2) que dicho cupo no esté completo, en cuyo caso el TCP podrá optar por a) acogerse a la reducción, que será efectiva al mes siguiente, siendo borrado de la lista de solicitudes en su flota de origen, o b) no acogerse y esperar a volver a su flota de procedencia en las condiciones ya expresadas en el apartado 1) de este párrafo.

Por otro lado, si estando el TCP disfrutando de la reducción se viera afectado por un cambio de flota forzoso podrán darse a su vez, dos situaciones: 1) que en la nueva flota el cupo de concesión esté completo en cuyo caso el TCP podrá optar por a) renunciar a completar el periodo de dos años concedido en su flota de origen, solicitando o no un nuevo periodo en su nueva flota o b) esperar a volver a su flota de origen en la cual ha pasado a ocupar el primer puesto en la lista de solicitudes a la espera de que se produzca la primera vacante, a fin de completar el periodo concedido. Y 2) que dicho cupo no esté completo, en cuyo caso el TCP podrá optar por a) completar el periodo concedido de acogida a la reducción en su flota o b) esperar a volver a su flota de origen en las condiciones expresadas en el apartado 1) de éste mismo párrafo.

Los TCP con 25 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 tercer párrafo de este artículo.

A efectos de su aplicación práctica, dicha preferencia, hasta completar el 2 por 100 citado, se irá concediendo a los TCP con 25 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 4.º de este artículo.

En el caso de que el 2 por 100 reseñado en los párrafos anteriores no se cubriera con TCP con 25 o más años de servicio en vuelo, podrán optar el resto de los TCP hasta completar el 10 por 100, establecido como límite general.

Asimismo a partir del 1 de enero de 2002 se establece un cupo de un 2 por 100 de cada flota y función, adicional al 10 por 100 establecido con carácter general, reservado únicamente a los TCP con 25 o más años de servicio en vuelo. Los TCP que reúnan el requisito de antigüedad señalado y no hayan podido acogerse a la ejecución opcional de coeficiente de programación por encontrarse completo el cupo del 10 por 100, podrán optar por este nuevo cupo adicional que se registrará por las condiciones establecidas en los párrafos anteriores con carácter general.

Aunque este cupo adicional del 2 por 100 de TCP con 25 o más años de servicio en vuelo, no podrán optar a él los TCP, que sin cumplir ese requisito, reúnan los generales señalados en el primer párrafo de este artículo.

La opción quedará en suspenso durante los destacamentos forzosos. En estos casos la vacante temporal producida no será cubierta, teniendo derecho a ocuparla el TCP destacado a su regreso a la base principal.

En los casos de cambio de flota voluntarios o cambio de función, si en la nueva situación estuviese ya cubierto el cupo y el TCP deseara con-

tinuar acogido a este sistema, deberá cursar una nueva petición según los criterios señalados.

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

La solicitud, concesión y disfrute de este derecho se registrará por lo establecido en las Acta 1/90 y 1/92 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo.

Artículo 76. *Reducción opcional actividad en vuelo.*

Los TCP que por razones de guarda legal tengan a su cuidado directo algún menor de seis años o a un disminuido físico o psíquico que no desempeñe otra actividad retribuida, podrán reducir, su actividad en vuelo entre el 25 por 100 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 96 del Convenio Colectivo, salario base, trienios, gratificación complementaria, cuando corresponda, 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 77. *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 TCP se comprometen a reducir o incrementar la media ponderada de horas de vuelo anuales por TCP, con objeto de alcanzar en el tiempo, la de las Compañías Aéreas extranjeras, de análogas características.

SECCIÓN 2.ª LÍMITES Y REGULACIONES

Artículo 78. *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 periodos de descanso correspondientes y procurando no ajustarse al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

En ningún caso se podrá programar dentro del mismo mes el quinto 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.

Para la elaboración de las programaciones mensuales de las flotas de corto y medio radio, se tendrá en cuenta que después de una rotación («pairing») de 3 o más días consecutivos de duración, sin pernoctar en la base, con hora de aterrizaje programada para la última etapa del último día posterior a las 20.30 horas locales, serán asignados un mínimo de dos días consecutivos sin actividad aérea.

A estos efectos, se entiende como rotación («pairing») un servicio o servicios con inicio y finalización en la base y que aparece en la programación con un mismo identificador.

Asimismo, para la elaboración de las programaciones mensuales de las flotas de corto y medio radio, después de una serie de servicios al límite, según lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del artículo 82, se asignarán dos días sin servicio consecutivos.

Lo expuesto en el párrafo anterior sólo será de aplicación para la elaboración de las programaciones mensuales, no siendo aplicable, consecuentemente, ni en ejecución, ni en las situaciones de Incidencias e Imaginaria.

Cuando en la base principal (Madrid) el servicio asignado a un TCP esté afectado por retraso indefinido, el TCP quedará relevado de su obligación de efectuarlo si dicho retraso es superior a 12 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 TCP 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 TCP tanto más tiempo libre en la base como sea posible, siempre que los intereses de la Compañía lo permitan.

Cuando se disfrute un período de vacaciones, la programación de los restantes días de actividad estará proporcionada en cuanto al número de horas de vuelo, días libres, etc., 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 TCP 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 79. 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)	N.º aterrizajes	Actividad límite
07:01-15:00	1 ó 2	14:00
	3	13:30
	4	13:00
	5	11:30
15:01-18:00	1	13:30
	2	13:00
	3	12:30
	4	12:00
	5	10:30
18:01-23:00	1	12:30
	2	12:00
	3	11:30
	4	11:00
	5	09:30
23:01-06:00	1	11:30
	2	11:00
	3	10:30
	4	10:00
06:01-07:00	1	13:30
	2	13:00
	3	12:30
	4	11:30
	5	10:30

Para completar un servicio programado, en ejecución, podrán superarse los límites de actividad aérea que figuran en la tabla anterior, sin superar los establecidos, en cada momento, en las tablas de Aviación Civil.

Las tablas resultantes figuran como anexo 9 A) (ver disposición adicional quinta).

A estos efectos, un servicio mixto se considerará como si todo él fuera de la categoría de la más larga de las etapas 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 vuela.

La actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar o proseguir 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 30 minutos de la actividad aérea correspondiente.

Se configurarán destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de realizar líneas fuera de normas que tendrán como límite 14 horas, 15 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 80. Límites máximos de horas de vuelo, contadas calzo a calzo.

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Flota de largo radio	Flota A-300	Flotas de corto y medio radio
Horas al mes	90	85	85
Horas trimestre	259	246	243
Horas al año	878	850	838

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. Para aquellos trayectos de los que no se disponga de estadística, durante los seis primeros meses se aplicará el perfil de vuelo calculado según el artículo 53.

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

Artículo 81. Límites de actividad laboral mensual.

El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, será de 165 horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada TCP podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

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

Artículo 82. 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 TCP, este límite podrá ser ampliado a un máximo de cinco días. Si en el 5.º día se hace escala en la base, el TCP 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 9 días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada TCP, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de 11 días.

Cuando se programen mezcla de series de servicios, la duración máxima de esta serie será proporcional (redondeándose en exceso) a los límites mencionados anteriormente en función de los días en que se programen etapas en cada una de las zonas geográficas anteriormente citadas.

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 04,00 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 83. Límite de etapas.

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 79. 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 TCP con base en un punto de estas islas, el número máximo de etapas que se establecen en dicho artículo se incrementará en uno.

Artículo 84. Días libres.

Se concederán diez días naturales libres mensuales (30 días naturales libres por trimestre natural) en las Flotas de Corto y Medio Radio y nueve días naturales libres mensuales (27 días naturales libres por trimestre natural) en las Flotas de Largo Radio, que se disfrutarán en las siguientes condiciones:

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 48 horas.

c) Todo día en que un TCP 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 TCP esté en Incidencias, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan, con las limitaciones previstas.

f) Los TCP que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, dispondrán además de dos, seis y diez días respectivamente para organizar los preparativos del traslado. Asimismo, al reincorporarse a su residencia habitual, dispondrán de un día en el caso de destacamento, y de tres y cinco días, respectivamente, en el caso de residencias y destinos.

De los dos días señalados en el párrafo anterior para la incorporación a los destacamentos, dispondrán de uno en la base y uno en el destacamento, siendo el alojamiento de la primera noche a cargo de la Compañía.

Cuando un TCP continúe en el mismo lugar, para un nuevo destacamento, solo 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 31 días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado f) sobre días de incorporación y regreso a destacamento. En este caso, los TCP podrán optar, por percibir íntegra la dieta de destacamento que se detalla en el anexo 3, II, 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 120, cuyo coste será a cargo de la Compañía.

g) Cuando un TCP 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 85. *Preaviso.*

Las programaciones mensuales deberán ser comunicadas a los TCP con 6 días de anticipación al día uno del mes siguiente.

El preaviso para la permuta de cualquier día libre, de entre los susceptibles de variación, será de 48 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 20 días.

El preaviso para cualquier tipo de residencia será de 35 días.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino será de 60 días.

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme, por correo certificado con 60 días de antelación al día de comienzo de las mismas.

Las licencias no retribuidas serán comunicadas con 20 días de antelación.

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

El cambio de flota (progresión/regresión) se comunicará al TCP junto con la programación mensual de servicios.

Artículo 86. *Descansos en vuelo.*

En los vuelos de las Flotas de Largo Radio de una sola etapa, que no excedan de los límites de actividad aérea del artículo 79, y de más de 8 horas de tiempo de vuelo, se establecen los tiempos de descanso en vuelo para cada TCP que se recogen en el anexo 9 B) garantizándose la realización de los servicios establecidos por la Compañía (ver disposición adicional quinta).

Artículo 87. *Períodos de descanso.*

1. a) Los TCP 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, o la realizada si fuera mayor, será igual a períodos básicos de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de 10 horas 30 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 22 horas.

4. Cuando en la realización de un servicio se han cruzado husos horarios, total o parcialmente, en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar donde el servicio comienza y el lugar en 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 82 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 36 horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las 23,00 horas 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 36 horas. Este período de descanso deberá incluir dos noches. Será ampliado a 48 horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios y a 72 horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de 8 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 72 horas.

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más, durante el recorrido en un total de más de tres días (72 horas) de ausencia, el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (144 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 24 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 a), 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 los vuelos de Largo Radio de una sola etapa que excedan los límites de actividad aérea del artículo 79, se garantizarán los siguientes descansos:

Cuando superen hasta una hora los límites máximos de horas de actividad aérea diaria, se garantizará descanso ininterrumpido en vuelo, según la tabla que figura como anexo 10.

Cuando superen en más de una hora los límites de actividad aérea diaria, devengarán un día de descanso adicional en la base, garantizándose, además, descanso ininterrumpido en vuelo, según la tabla que figura como anexo 10.

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

Los descansos en vuelo del anexo 10 se aplicarán en la operación normal de vuelo, respetando el servicio estándar actualmente establecido por la Compañía.

Los límites de actividad aérea en ejecución de estos vuelos serán los recogidos en la disposición adicional quinta.

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 23,00 horas a las 7,00 horas.

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 punto 3, apartado b) del artículo 87.

Asimismo, cuando a un TCP se le comunique antes de la presentación un retraso del servicio que tenía asignado, si como consecuencia de dicho retraso no pudiera disfrutar del descanso de la noche natural en su totalidad, se le abonará el 115 por 100 de la hora atípica correspondiente a su nivel por cada hora completa o fracción que no pueda disfrutar. Si el tiempo de descanso de noche natural absorbido supera las cuatro horas, se abonará al TCP como si se hubiese absorbido la noche natural completa, es decir, se le abonarán ocho horas al 115 por 100 de la hora atípica correspondiente a su nivel.

En todo caso, se garantizará el periodo de descanso contemplado en el punto 3, apartado b) del artículo 87.

Artículo 88. *Horas adicionales sin servicio.*

Los TCP de las flotas B-727, DC-9, A-320/19/21, MD y B-737 o aviones que las sustituyan, en tanto estén volando en ellas, tendrán 24 horas ininterrumpidas adicionales sin servicio al mes, además de los días libres y períodos de descanso reconocidos en Convenio.

Los TCP de las flotas A-300 y B-757, en tanto estén volando en ellas, tendrán, durante el tiempo que estén operando dichas flotas en Iberia, 24 horas ininterrumpidas adicionales sin servicio al mes, además de los días libres y períodos de descanso reconocidos en Convenio.

Artículo 89. *Cambios de servicio en ejecución.*

Se entiende que la ejecución comienza cuando el Tripulante se presenta en el aeropuerto para iniciar un servicio o serie de servicios.

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. No obstante, 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, y con un máximo de 24 horas con respecto a dicha hora de presentación.

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

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

Artículo 90. *Programaciones.*

A efectos de programación, el Jefe de flota de TCP, o persona por él designada, participará con los responsables de la Compañía en materia de Programación TCP, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Sobrecargos comunicar a su Jefe de flota aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12,00 horas del día 24 y 24,00 del día 25 de diciembre, y las 12,00 horas del 31 de diciembre y 24,00 horas del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los TCP de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones o licencia no retribuida en la segunda quincena de diciembre con una duración mínima de diez días ininterrumpidos. A efectos de programación el día 1 de Enero será considerado como mes de diciembre.

La Compañía facilitará mensualmente a la Representación Sindical las programaciones de los TCP de las diferentes flotas. Igualmente, facilitará inexcusablemente los datos fehacientes de la programación realizada mes a mes.

Artículo 91. *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 TCP 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 TCP o los TCP se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

Artículo 92. *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.

CAPÍTULO VII

Retribuciones

Artículo 93. *Conceptos retributivos.*

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

- a) **Retribuciones fijas:**
 1. Sueldo base.
 2. Premio de antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje garantizada.
 4. Gratificaciones extraordinarias.
 5. Gratificación por cierre de Ejercicio.
 6. Prima de Responsabilidad de Sobrecargo.
 7. Prima de Responsabilidad del TCP Principal.
- b) **Retribuciones variables:**
 1. Prima por razón de viaje por:
 - a) Horas atípicas.
 - b) Horas de vuelo adicionales.
 - c) Actividad aérea en tierra.
 - d) Actividad laboral.
 2. Plus de Nocturnidad.
 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 94. *Sueldo base.*

Los sueldos base son los expresados en el anexo 1 A) y anexo 1 B).

Artículo 95. *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 TCP se computará teniendo en cuenta el tiempo efectivo de servicio en la Compañía, independientemente de los grupos laborales en que hayan estado encuadrados.

Los TCP femeninos que a 1-8-71 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 96. *Prima por razón de viaje garantizada.*

Los TCP percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada las cantidades que se especifican en el anexo n.º 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 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 n.º 1.

Por día de servicio en vuelo, como TCP 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 TCP, 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 TCP.

Por cada día (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales) en que se realice vuelo como TCP, 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 70 horas de vuelo.

Los bloques de actividad laboral serán:

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

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

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

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

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

Artículo 97. *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 98. *Plus de asistencia.*

Se establece un plus de asistencia al trabajo cuyo importe será 2.762 pesetas mensuales (16,60) para el año 2001.

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, aquellas derivadas de obligaciones y deberes de carácter público ineludible, los días por contraer matrimonio el propio trabajador, los días correspondientes al fallecimiento de familiares de primer grado y el accidente laboral.

Artículo 99. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los TCP 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 cuando corresponda, y, en su caso, prima de Sobrecargo y TCP Principal.

A los TCP 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 100. *Protección a la familia.*

Establecido el nuevo régimen de ayuda familiar por Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1966, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, los TCP 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 Ministerial.

Todos los TCP 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 101. *Gratificación por cierre de ejercicio.*

Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a 30 días de sueldo base, antigüedad, gratificación complementaria, cuando corresponda, 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 102. *Ventas a bordo.*

En concepto de comisión por Ventas a Bordo, los TCP 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 TCP colaborará con la Dirección, en el estudio del sistema operativo y administrativo por el que se registrarán las mencionadas ventas.

Artículo 103. *Dietas por destacamento.*

Los TCP percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento, por la cantidad consignada en el anexo 3, II, o en su defecto por lo establecido en el artículo 84, apartado f).

Artículo 104. *Dietas por residencia.*

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

Artículo 105. *Dietas por destino.*

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

Artículo 106. 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 14 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.

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.

Artículo 107. Prima de responsabilidad del TCP principal.

El TCP Principal percibirá una gratificación de 21.998 pesetas mensuales (132,21) para el año 2001, en 14 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 108. 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 TCP 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 109. Incidencias, cursos y comisiones de servicio, imaginarias y retenes.

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

Cuando a un TCP 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 (24 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 (24 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 TCP 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 6 horas de actividad laboral.

C) Las horas de vuelo a que se refieren los apartados A) y B) de este artículo, se computarán al precio de las horas atípicas, precio resultante de dividir la garantía vigente en cada momento por 76 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 70 horas al precio hora vuelo base por cada mes de duración o la parte alícuota que corresponda y 6 horas de actividad laboral por día.

Artículo 110. Licencia retribuida.

El TCP 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 111. Vacaciones.

El TCP durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo base, premio de antigüedad, gratificación complementaria si le corresponde, y prima de responsabilidad de Sobrecargo o de TCP principal si le correspondiera, 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 112. Vuelos de situación.

En los vuelos de situación para iniciar, proseguir o concluir los servicios asignados, los TCP 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 113. 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 114. 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 115. Actualización de dietas.

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará, anualmente, el día 1.º 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 116. Establecimiento de dietas.

Para los países que no tengan un índice establecido, éste se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Artículo 117. Dietas en vigor.

Las dietas, así como las dietas de destacamento, residencia y destino serán las que figuran en el anexo n.º 3.

Artículo 118. 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 horas y las 15,00 horas o las 21,00 horas 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 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 119. *Complemento de dieta.*

Como parte complementaria de la dieta definida en el artículo 113 y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia no cubiertos por aquélla se devengarán las cantidades señaladas en ANEXO 3, V, para cada fecha que se vuele o se permanezca fuera de la base, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

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

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

No obstante lo dispuesto en el artículo 118, 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 o las 15.01 y las 21.00 horas, se abonará a los TCP un complemento de dieta adicional que se reflejará en el anexo 3, V del Convenio Colectivo.

Artículo 120. *Alojamiento.*

La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan los TCP 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 4 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 TCP.

En la selección de los hoteles participarán los representantes de los TCP, quienes darán su visto bueno, a los que reúnan los requisitos aludidos en número no inferior a 3 en las localidades en que la situación hotelera lo permita, visto bueno que estará vigente mientras se mantengan las condiciones contractuales, de carácter funcional, que dieron origen al citado visto bueno.

Si no se obtiene este Visto Bueno, de tal manera que se garanticen las necesidades de alojamiento en cada localidad, la Compañía deberá ofertar al menos otros tres hoteles que cumplan las mismas condiciones referidas, siempre y cuando las condiciones hoteleras lo permitan, debiendo la representación de los TCP dar el Visto Bueno a un número total no inferior a 3, de entre los hoteles ofertados, teniendo en cuenta el visto bueno ya concedido, en su caso, de tal manera que se garanticen las necesidades de alojamiento en cada localidad. A falta de este Visto Bueno, la Compañía podrá seleccionar libremente entre los hoteles ofertados.

La Compañía facilitará al Comité de Empresa de Vuelo las condiciones funcionales de los contratos que celebre con los hoteles correspondientes, dentro de los 30 días siguientes a su firma definitiva.

Artículo 121. *Alojamiento en los viajes no programados.*

Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los TCP 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 TCP abone el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía.

Artículo 122. *Anticipo de dietas.*

La Compañía facilitará anticipo de dietas a los TCP por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Artículo 123. *Comidas de los tripulantes de cabina de pasajeros.*

Las comidas de TCP 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 20 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 20 minutos reales, respetándose siempre este tiempo. En este caso, un TCP 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 TCP 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 TCP efectuarán su comida a bordo una vez finalizado el servicio de la comida de pasaje correspondiente, disponiendo para ello de 20 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 TCP en situación se les servirán las comidas previstas para la Tripulación.

5. Se procurará que, en la medida de lo posible, las comidas se realicen entre las 13 y las 16 horas y las 21 y 24 horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

Artículo 124. *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 TCP y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y de un complemento de dieta, por cada período de 24 horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 118.

Artículo 125. *Incremento salarial.*

Con efectos 1 de enero de 2001, salvo para aquellos conceptos en que expresamente se haya pactado otra efectividad distinta, la tabla salarial y demás conceptos retributivos son los que figuran en los anexos n.º 1 y n.º 3 de esta parte, en la disposición transitoria segunda y disposición transitoria quinta, y en los Capítulos donde se establezcan los distintos abonos y que son el resultado de eliminar el efecto de la clave 104 de cada uno de los conceptos retributivos afectados por la misma al 31 de diciembre de 2000 y de incrementar los mismos en el 2,5 por 100 y un incremento adicional consolidable del 0,5 por 100.

En el caso en que el índice de precios al consumo real (IPC) establecido por el Instituto Nacional de Estadística al 31 de diciembre de 2001, para el año 2001, sea superior al 2,5 por 100, se efectuará una revisión de los conceptos afectados por este acuerdo para que se incrementen hasta el IPC real, con carácter retroactivo, desde el 1 de enero de 2001.

Con efectos de 1 de enero de 2002, 2003 y 2004, se procederá a un incremento salarial del IPC previsto para dichos años. En el caso en que el índice de precios al consumo real (IPC) establecido por el Instituto Nacional de Estadística al 31 de diciembre de 2002, 2003 o 2004, para cada uno de estos años, sea superior a dicho IPC previsto, se efectuará una revisión de los conceptos afectados por este acuerdo para que se incrementen hasta el IPC real de cada uno de estos años, con carácter retroactivo, desde el 1 de enero de 2002, 2003 o 2004 respectivamente.

Se faculta a la Comisión Negociadora del XIV Convenio Colectivo para que establezca la distribución del importe global resultante de las citadas revisiones salariales de los IPC pactados, incorporándose a las tablas salariales y conceptos retributivos que se vean afectados y que formarán parte integrante del XIV Convenio Colectivo.

Las tablas salariales que figuran en el anexo n.º 1 del presente Convenio Colectivo anulan y sustituyen a las vigentes hasta el 31 de diciembre de 2000.

CAPÍTULO VIII

Atenciones sociales

Artículo 126.

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, etcétera).

Artículo 127.

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 TCP.

Las aportaciones serán las siguientes:

TCP: 0,40 por 100 sobre Sueldo Base en 14 mensualidades.

Empresa: Una cantidad fija de 83 pesetas (0,50 euros), con efectividad 1 de enero de 2001, por TCP en 14 mensualidades además de las cantidades que se determinan en el artículo 1 del anexo 7.

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

Artículo 128.

Se concederán préstamos para la adquisición de viviendas a los empleados, hasta una cuantía de 500.000 pesetas (3.005,06 euros), amortizables en 5 años y cuyo tipo de interés fijo quedaría definido por la media aritmética de los tipos de interés fijo para créditos hipotecarios a 1 de enero de cada año, o en su defecto, la fecha más próxima en que se fijen los mismos, dados por los Bancos siguientes: Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, Banco Santander Central Hispano, Banesto, y Banco Popular.

Una vez fijado dicho tipo de interés, será vigente para todos los préstamos que se concedan durante ese año. Asimismo, el tipo de interés será fijo para toda la duración de cada préstamo.

Lo dispuesto anteriormente será de aplicación a los préstamos que se soliciten y concedan a partir de 1 de enero de 2002.

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 (450,76 euros) a que está obligada la Compañía según Orden Ministerial de 1-2-1958, en materia de préstamos para vivienda.

Artículo 129.

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

CAPÍTULO IX

Seguridad social complementaria y fondo social de vuelo

Artículo 130.

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

En base a lo anterior:

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

a) El Fondo Social de Vuelo se rige por los correspondientes Estatutos.

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y sobre la base de cotización al Fondo Social de Vuelo que figura en el anexo 11, solicitando al Montepío Loreto Mutua de Previsión Social 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 la base de cotización al Fondo Social de Vuelo que figura en el anexo 11.

Artículo 131. *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.

Asimismo, los capitales actualmente asegurados sufrirán las modificaciones correspondientes a los incrementos salariales que para cada año se acuerden, en su caso.

Artículo 132. *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 TCP 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 TCP.

Artículo 133. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*

La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los TCP será la establecida en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil u Organo 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 TCP para el disfrute de las prestaciones de la Seguridad Social, conforme a las disposiciones legales vigentes.

A partir de los 55 años el TCP 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 65 años, en los términos regulados en el anexo 2.

Aquellos TCP que no hubieran optado por la opción anterior, al cumplir los 60 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 65 años o edad inferior que se determine por la Seguridad Social Nacional, para tener opción a la jubilación con plenitud de derechos.

CAPÍTULO X

Transportes

Artículo 134. *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 en el perímetro de Madrid vigente en cada momento. En el caso de desplazamientos por asistencia a cursos y CIMA se abonará el importe de taxi o su equivalente.

Artículo 135. *Renuncia a la recogida.*

El TCP 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 efectividad 1 de enero de 2001, dicha indemnización está establecida en 20.759 pesetas al mes (124,76 euros).

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 TCP 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, debiendo realizar dicha petición antes de los dos últimos días del mes.

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

Artículo 136. *Accidentes «in itinere».*

A los efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere» la Compañía autoriza a los TCP, 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.

CAPÍTULO XI

Billetes gratuitos o con descuento

Artículo 137. *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 Free sin reserva (IDOOR2), sin limitación de número a partir de los 6 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. En caso de fallecimiento de padres, hijos o hermanos, al trabajador soltero se le concederá un billete tarifa gratuita de ida y vuelta con reserva de plaza y sin época restrictiva al aeropuerto más próximo al lugar de fallecimiento. En el caso del trabajador casado, se le concederán dos billetes tarifa gratuita con reserva de plaza para él y su cónyuge, beneficios que corresponderán incluso en los casos en que el parentesco con el fallecido fuera político. Estas concesiones, en sus mismos términos, se harán extensivas a las parejas de hecho reconocidas por la empresa.

3. Billetes gratuitos de ida y vuelta hasta un máximo de dos, de los cuales uno será gratuito con reserva (ID00R1), 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.

Estas concesiones, en sus mismos términos, se harán extensivas a las parejas de hecho reconocidas por la empresa.

4. Un billete gratuito con reserva de plaza (ID00R1) comprensivo de hasta cuatro segmentos, en caso de matrimonio, para el TCP y su cónyuge, sin época restrictiva ni limitación de redes.

5. Un billete gratuito con reserva de plaza (ID00R1) para su cónyuge e hijos en los casos en los que TCP deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Noche Vieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

Estas concesiones, en sus mismos términos, se harán extensivas a las parejas de hecho reconocidas por la Empresa.

6. Igualmente la Compañía facilitará dos billetes gratuitos con reserva de plaza para los padres y/o hermanos de los TCP que, careciendo de consorte o pareja de hecho reconocida por la Empresa e hijos, deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Noche Vieja-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 —o reconocidos como pareja de hecho por la Empresa—, 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 2, 3, 4.

Artículo 138. *Concesiones a beneficiarios.*

La concesión de billetes a los beneficiarios de los TCP dependerá, en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del período de permanencia del TCP en la plantilla de la Compañía, en la forma regulada anteriormente. Los derechos de los beneficiarios de los TCP son los siguientes:

1. El cónyuge, o pareja de hecho reconocida por la Empresa, disfrutará de 16 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza al año.

2. Los hijos solteros que convivan con el TCP y dependan económicamente de él disfrutará de 12 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza al año. En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad y divorcio, los hijos solteros, legalmente reconocidos por el TCP y que dependan económicamente de él, estarán exceptuados del requisito de la convivencia, siempre que el titular mantenga la patria potestad. Igualmente estarán exceptuados del requisito de convivencia en los casos de separación de hecho.

3. Los familiares de primer grado que convivan y dependan económicamente del titular disfrutará de 8 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza al año.

4. 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 siempre que el TCP no cambie su estado civil o pase a tener pareja de hecho oficialmente reconocida por la empresa.

5. 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.

Lo indicado en el párrafo anterior será extensivo a las parejas de hecho reconocidas por la Empresa, debiendo justificar fehacientemente dicha convivencia durante dos años. Las concesiones se mantendrán mientras permanezca estable la pareja y desaparecerán en el caso del fallecimiento del empleado.

6. Los hijos de los TCP fallecidos tendrán los mismos derechos, en cuanto se refiere a billetes gratuitos o con descuento, que los hijos de los TCP jubilados.

7. En los casos de parejas de hecho deberá justificarse fehacientemente dicha convivencia durante dos años, mediante el certificado de inscripción en el Registro de Uniones de Hecho, o mediante el certificado que se requiera para justificar la convivencia marital.

8. Los titulares de una tarjeta IB49 que no tengan derecho a ningún beneficiario que cumpla los requisitos exigidos en Convenio Colectivo, podrán incluir en la misma dos beneficiarios, uno de los cuales deberá ser familiar de primer o segundo grado. El primer beneficiario, tendrá los derechos en materia de billetes equivalentes al cónyuge y el segundo los derechos equivalentes a un hijo menor de 21 años. Los cambios de estos beneficiarios se podrán realizar una vez al año, siendo efectivos a partir del 1 de enero del año siguiente.

Artículo 139. *Normas comunes.*

1. Todos los billetes tarifa gratuita, recogerán en su emisión, una cantidad a tanto alzado que contemple las diferentes tasas gubernamentales (tasas de seguridad aeroportuarias, servicio aeropuertos, tránsitos, etc.), establecidos en cada país, así como las establecidas en el Convenio Colectivo.

La emisión, con un precio único en función de la clase para la que se emite el billete, Turista o Business, se hará en función de las rutas o mercados señalados a continuación, revisándose anualmente de acuerdo con las variaciones medias aplicables en los diferentes itinerarios de cada zona afectada.

Los billetes estarán sujetos al pago de las siguientes tasas por segmento o cupón de vuelo:

Tasas año 2001	Clases	
	Turista	Business
Domésticos	684 Pts. (4,11 €)	706 Pts. (4,24 €)
Europa y África	2.099 Pts. (12,62 €)	2.159 Pts. (12,98 €)
Largo Radio	3.328 Pts. (20,00 €)	3.418 Pts. (20,54 €)
En las tasas anteriormente indicadas se incluyen las tasas de emisión de billetes según el siguiente desglose:		
Domésticos	222 Pts. (1,33 €)	244 Pts. (1,47 €)
Europa y África	600 Pts. (3,61 €)	660 Pts. (3,97 €)
Largo Radio	900 Pts. (5,41 €)	990 Pts. (5,95 €)

A partir del 1 de enero de 2002, la actualización de las tasas citadas anteriormente, se incorporarán al texto articulado del Convenio, quedando facultado la representación de la Empresa y el Comité de Empresa de Vuelo a tal fin.

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

- 25 de junio a 5 de septiembre ambos inclusive.
- 20 de diciembre a 9 de enero ambos inclusive.
- 7 días antes del Lunes de Pascua hasta 2 días después.

Estarán exentos de estas restricciones los supuestos contemplados en los puntos 2 a 6, ambos inclusive del artículo 137 y artículo 141.

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. 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.

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 la clase inmediata superior. Se acepta la ocupación de plazas en la clase inmediata superior, 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 la clase inmediata superior supondrá el abono de la diferencia de precio entre ambas categorías.

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

6. El trabajador o beneficiario que durante dos años naturales consecutivos inmediatamente anteriores, no hubiese disfrutado del derecho a ninguno de los segmentos que por cupo anual corresponden, teniendo derecho a ellos, podrán usar el mismo tercer año hasta cuatro segmentos tarifa gratuita con reserva de plaza del total que comprende su cupo anual, tanto él como los beneficiarios que se especifican en el artículo 138, pudiéndose repetir este derecho cada dos años en las mismas condiciones.

El TCP y sus beneficiarios con derecho a billetes tarifa gratuita tercer año, podrán disfrutar en una de las épocas restrictivas (excepto julio y agosto) un máximo de 2 segmentos, de los que corresponden con reserva.

La utilización de esta reserva está condicionada a que el titular tenga asignadas vacaciones reglamentarias por un período no inferior a 7 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 beneficiarios citados en el artículo 138, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del TCP, en aquellos casos en los que sea exigible, 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 TCP y sus beneficiarios se provean del oportuno billete de pasaje corriendo a su cargo los impuestos, seguros, tasas o equivalentes, correspondientes.

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 TCP o beneficiario.

No obstante lo estipulado en el párrafo anterior, cuando el billete sin reserva de plaza se inicie y finalice en el lugar de residencia habitual

con uno solo, los segmentos necesarios para enlazar desde el punto de salida con el final de trayecto y regreso, no serán computados a efectos de limitación de su cupo anual.

Al transporte de TCP y beneficiarios 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 beneficiarios por tiempo fijo o ilimitado para nuevas concesiones, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderles.

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

A tal fin, cuando los vuelos sean diarios, esta transformación se efectuará a partir del momento en que el TCP 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 TCP o beneficiarios, dentro del año natural tendrán como límite de validez la fecha de 31 de enero del año siguiente a su emisión, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizarán en la fecha que terminen los mismos.

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

Artículo 140. Equipajes.

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

Artículo 141. Destacamentos.

En los destacamentos superiores a 28 días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará libre de impuestos y seguro, un billete gratuito con reserva de plaza (ID00R1) para los familiares del TCP incluidos en el artículo 138 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 sin reserva de plaza (ID00R2).

Artículo 142. Personal con pérdida de licencia, jubilado, viudas y huérfanos, escala de reserva y excedencia especial.

Los TCP que hubieran perdido la licencia, en tanto permanezcan en la Compañía, gozarán de los beneficios que les corresponderían si continuaran en situación de actividad.

A los TCP que se encuentran en las situaciones de reserva y excedencia especial, mientras se encuentren en estas situaciones, les serán de aplicación —en materia de billetes— las mismas condiciones que al personal de tierra.

A los TCP jubilados o incapacitados para todo tipo de trabajo les serán de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra, si en el momento del hecho causante que da derecho a las prestaciones correspondientes están sujetos al Convenio Colectivo en vigor.

A los viudos/as que figuraran como beneficiarios del empleado fallecido en el momento del hecho causante, les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra, mientras no contraigan un nuevo matrimonio o tengan convivencia marital o de pareja de hecho con otra persona, momento en que perderán el derecho a la obtención de billetes.

Asimismo, los huérfanos solteros tendrán las mismas condiciones en materia de billetes que el personal de tierra, y mantendrán estos derechos hasta que desempeñen un trabajo remunerado cuyas retribuciones sean

iguales o superiores al salario mínimo interprofesional o cambien su estado civil. En todo caso perderán este derecho al cumplir los 26 años.

Artículo 143.

Las concesiones en materia de billetes recogidas en este Convenio Colectivo, se entiende que son exclusivamente en vuelos operados por IBERIA, quedando excluidos cualesquiera otros que, bajo código IBERIA, sean operados por otras Compañías Aéreas en virtud de contrato de franquicia, acuerdo comercial de códigos compartidos o, cualquier otro en virtud del cual sea la otra compañía quien asuma el riesgo y ventura de la operación.

Disposición transitoria primera.

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 segunda.

Se mantiene durante la vigencia del XIV 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.

El abono de esta cantidad se efectuará, en nómina separada, coincidiendo con el pago de la nómina de diciembre. Dicha cantidad asciende a 45.502 pesetas (273,47 euros) para 2001.

Disposición transitoria tercera.

Teniendo en cuenta que en los conceptos retributivos con efectos de 1 de enero de 2001, acordados en el XIV Convenio Colectivo, se ha eliminado el efecto de la clave 104 de cada uno de ellos, los TCP afectos al ámbito de aplicación del XIV Convenio Colectivo participarán en la Mejora de Resultados de la Compañía conforme a los siguientes criterios:

A) Se establecerá una mejora sobre los resultados de la Compañía, en base al ratio Resultados Ordinarios [Resultados de Explotación más Resultados Financieros (1)] sobre Ingresos.

La citada mejora se realizará de la siguiente forma:

Habrá mejora siempre y cuando el ratio anteriormente descrito se encuentre dentro de los rangos que a continuación se exponen para cada año:

Porcentaje sobre mejora resultados (2)		Rangos resultados ordinarios/ingresos			
Todos los colectivos	TCP	2001	2002	2003	2004
0	0	Menor de 0,866	Menor de 1,221	Menor de 2,0	Menor de 2,5
15	2,96	0,866-2,900	1,221-3,120	2,0-3,251	2,5-3,751
18	3,56	Mayor de 2,900	Mayor de 3,120	Mayor de 3,251	Mayor de 3,751

(1) Los resultados financieros que se incluirán en el cálculo del resultado operativo serán exclusivamente aquellos que se deriven de la actividad operativa normal de la Compañía. En concreto, y haciendo referencia a los estados financieros anuales serán los que se contengan en el epígrafe de Resultados Financieros de la cuenta de pérdidas y ganancias, excluyendo los ingresos y gastos que puedan derivarse de las participaciones en capital y de la variación de las provisiones de inversiones financieras.

(2) El porcentaje de mejora de resultados por colectivo para los años 2001, 2002, 2003 y 2004, está en función de la proporción de la masa salarial del año 2000 de cada colectivo sobre el total de las masas salariales de ese año.

B) El producto de aplicar a los ingresos reales obtenidos en cada año el coeficiente de 0,866 para el año 2001, 1,221 para el año 2002, 2,0 para el año 2003 y 2,5 para el año 2004, da unos resultados ordinarios teóricos. La diferencia entre los resultados ordinarios reales de cada año (que incluirán el impacto de la aplicación de esta Disposición Transitoria) y los teóricos obtenidos según el cálculo anterior, será a la que se le aplique el porcentaje correspondiente, de acuerdo con el rango en que se encuentre el ratio.

La cantidad resultante de aplicar dicho porcentaje, se abonará a los 30 días siguientes de la celebración de la Junta General Ordinaria de Accionistas que apruebe los resultados de cada uno de los años citados (2001, 2002, 2003 y 2004).

C) Asimismo, las citadas cantidades consolidarán en la tabla salarial, sin que en su conjunto puedan superar el límite máximo del 3,08 por

100 de la masa salarial del colectivo de TCP al 31 de diciembre de 2000, que es el equivalente a la reducción salarial real del colectivo de TCP (en términos homogéneos a los demás colectivos), a esa fecha, una vez eliminado el efecto de la subida y bajada correspondiente a los IPC de los años 1993 y 1994.

La efectividad de la cantidad que se consolide cada año, en su caso, será la de 1 de enero del año siguiente al que se refiere la mejora de resultados.

D) Si con las consolidaciones que procedan hasta el año 2004 no se hubiese alcanzado el límite máximo del 3,08 por 100 anteriormente citado, se aplicarán en los sucesivos años los tramos y porcentajes que se recogen para el último año considerado (2004).

E) Se faculta al Comité de Empresa de Vuelo para acordar el reparto individual a cada trabajador.

Disposición transitoria cuarta.

La Comisión Negociadora elaborará el Régimen Disciplinario a través de una Comisión creada al efecto.

En tanto finalizan los trabajos de dicha Comisión, las partes acuerdan aplicar en esta materia el Régimen vigente al 31 de diciembre de 1996.

Disposición transitoria quinta.

Se suprime la Gratificación Complementaria.

No obstante lo anterior y como condición más beneficiosa, los Tripulantes de Cabina de Pasajeros fijos de plantilla a 1 de Noviembre de 2001 y los TCP temporales que a 1 de Noviembre de 2001 figuren en la relación ordenada de personal temporal, y en tanto en cuanto mantengan relación con la Empresa, mantendrán «ad personam», el concepto y el sistema de abono de esta clave vigente en el XIII Convenio Colectivo de TCP.

Las cantidades que corresponden en función de los niveles son las siguientes:

	Pesetas	Euros
1 D	109.543	658,37
1 C	103.059	619,40
1 B	96.913	582,46
1 A	90.087	541,43
1	83.188	499,97
2	75.918	456,28
3	68.557	412,04
4	61.158	367,57
5	49.313	296,38
6	43.983	264,34
7	38.378	230,66
8	31.093	186,87
9	24.774	148,89
10	22.307	134,07
11	20.157	121,15

Nota: Se abonarán en 15 pagas las cuantías citadas por niveles.

Disposición transitoria sexta.

Se establece un sistema de participación en beneficios a partir del año 2003, según los resultados ordinarios, consolidándose hasta el máximo del 5 por 100 de la masa salarial del año 2000, conforme a la siguiente escala:

Resultados ordinarios en millones de pesetas	Resultados ordinarios en miles de euros	Porcentaje de los resultados
Hasta 10.500	Hasta 63.106,27	0
De 10.500 a 12.500	De 63.106,27 a 75.126,51	0,193
De 12.500 a 14.500	De 75.126,51 a 87.146,76	0,387
De 14.500 a 16.500	De 87.146,76 a 99.167,00	0,774
De 16.500 a 18.500	De 99.167,00 a 111.187,24	1,161
Más de 18.500	Más de 111.187,24	1,547

Las cantidades que se consoliden, significan un porcentaje sobre la masa salarial del colectivo del año a que se refiere la consecución de beneficios.

Este porcentaje será el que se aplique para la consolidación de todos y cada uno de los conceptos que se incluyen en la masa salarial, con la efectividad de 1 de enero del año siguiente.

Este sistema mantendrá su vigencia durante los años necesarios para consolidar el mencionado 5 por 100.

Adicionalmente, en el año 2003 y, si los resultados ordinarios superan en el ejercicio anterior 23.500 millones de pesetas (141.237.844,53 euros), se destinará el 1 por 100 de la masa salarial del año 2000 con el mínimo de 310.000.000 pesetas (1.863.137,52 euros), para un pago en el mencionado año. Igualmente, en el año 2004, si se mantiene, al menos, dicho nivel de resultados ordinarios en el ejercicio anterior (2003), se efectuará el mismo pago y se consolidará en nómina.

Las cantidades resultantes de la aplicación de esta Disposición Transitoria se harán efectivas a los 40 días siguientes a la celebración de la Junta General Ordinaria de accionistas que apruebe los resultados de cada año, incluyendo éstos el impacto de la aplicación de esta disposición transitoria.

Se faculta al Comité de Empresa de Vuelo para acordar el reparto individual a cada trabajador.

Disposición transitoria séptima.

Lo dispuesto en el punto 1 del artículo 139 de la Primera Parte, sobre Billetes Tarifa Gratuita y con Descuento, estará supeditado a su extensión a todos los colectivos de la Empresa.

Disposición transitoria octava.

Se acuerda crear una Comisión que durante la vigencia del XIV Convenio Colectivo de TCP estudie la viabilidad de la creación de una Fundación de Salud Laboral de TCP.

Disposición transitoria novena.

Los TCP que, con anterioridad al 1 de abril de 1999 hubiesen tenido alguna relación laboral de carácter temporal con la Compañía como TCP, y continúen en la relación ordenada de personal temporal, efectuarán sus nuevas contrataciones o renovaciones, tanto temporales como indefinidas, por el nivel que ostentaban en su última relación contractual. Los TCP que tenían relación laboral temporal con Iberia al 26 de marzo de 1999, mantendrán el nivel salarial que tenían en ese momento. En ambos casos, les será de aplicación la regulación sobre cambio de nivel establecida en el artículo 7 de la Tercera Parte del XII Convenio Colectivo de TCP.

Por otro lado, para los TCP que, con anterioridad al 1 de noviembre de 2001, hubiesen tenido alguna relación laboral de carácter temporal con la Compañía como TCP, y que, encontrándose en dicha fecha en el nivel 11, continúen en la relación ordenada de personal temporal, en tanto en cuanto mantengan relación con la Empresa, se requerirá una permanencia en el nivel 11, de un año de servicios efectivos en vuelo para pasar al nivel 10, computándose a estos efectos el tiempo trabajado en dicho nivel con anterioridad al 1 de noviembre de 2001.

El resto de los requisitos para cambios de nivel serán los contenidos en el artículo 29 de la Primera Parte.

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.

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, XI, XII y XIII Convenios Colectivos, objeto de las resoluciones judiciales de la Magistratura de Trabajo n.º 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. (Ver disposición adicional primera.)

Disposición final tercera.

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 costes para la Compañía en este capítulo.

Disposición adicional primera.

En las Flotas B-747, A-340 y B-767 (o flotas que sustituyan a estos tipos de avión realizando vuelos trasatlánticos o de duración similar), y en las Flotas de Corto y Medio Radio, cuando la suma de días libres más períodos de descanso en la base (calculados éstos según lo establecido en el artículo 84, artículo 87 y artículo 88 del Convenio), exceda de 14 en un mes para las flotas de Largo Radio y de 12 para las flotas de Corto y Medio Radio, la Compañía podrá disponer de entre los días anteriormente señalados, los necesarios, de forma que, mensualmente, la suma de días libres más los períodos de descanso en la base sea de 14 y 12 días sin servicio, respectivamente. En cualquier caso, los días sin servicio serán 14 en las flotas de Largo Radio y 12 en las flotas de Corto y Medio Radio, excluyéndose de este cómputo los descansos adicionales generados por líneas fuera de normas contempladas en el apartado (6) del artículo 87.

A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, se entenderá por «día sin servicio», todo día natural del que dispone un TCP 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 el artículo 87 y en el artículo 88, así como los días libres definidos en el artículo 84.

Durante la vigencia de esta Disposición Adicional no serán de aplicación los puntos Cuarto y Sexto del Laudo Arbitral de 8 de abril de 1987, al que hace referencia la disposición final segunda, así como cualquier otro punto de dicho Laudo que pueda oponerse a lo contemplado en esta disposición adicional segimda, así como cualquier otro punto de dicho Laudo que pueda oponerse a lo contemplado en esta disposición adicional.

La duración de esta disposición adicional será hasta el 31 de diciembre del año 2004.

Esta disposición adicional se prorrogará automáticamente hasta tanto las Secciones Sindicales con presencia en el Comité de Empresa de Vuelo, que reúnan la mayoría de la Representación del colectivo de TCP en dicho Comité, no hagan uso de la cláusula de finalización prevista en el párrafo siguiente.

A partir del 1 de enero del 2005, o antes si se presenta un Expediente de Regulación de Empleo, las Secciones Sindicales con presencia en el Comité de Empresa de Vuelo, que reúnan la mayoría de la Representación del colectivo de TCP en dicho Comité, podrán notificar a la Compañía su decisión de finalizar la aplicación de esta Disposición Adicional Primera viniendo obligada la Compañía a cumplir esta petición en el plazo máximo de 6 meses después de la fecha de comunicación, en cuyo momento quedará totalmente cancelada esta disposición adicional.

En el supuesto de que las Secciones Sindicales con presencia en el Comité de Empresa de Vuelo, que reúnan la mayoría de la Representación del Colectivo de TCP en dicho Comité, hiciesen uso de lo dispuesto en el párrafo anterior, a partir del momento de la supresión final de esta Disposición, se reducirá la Gratificación Complementaria, para aquellos TCP que la perciban, por cada nivel en los porcentajes que se indican a continuación:

Nivel	Porcentaje Gratif. Complem.
1D	9,76
1C	9,86
1B	9,94
1A	10,07
1	10,23
2	10,43
3	10,67
4	11,00
5	12,26
6	12,57
7	13,04
8	14,26
9	15,89
10	16,68
11	17,51

Disposición adicional segunda.

El TCP 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 TCP afectado a su programación mensual, o bien, asimilarse 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 69 para dicha situación, programándose los días libres que correspondan, y, a efectos económicos, por lo establecido en el artículo 109, no siéndole de aplicación lo dispuesto en el párrafo 4.º de esta disposición adicional.

Esta circunstancia no afectará a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 69 en materia de cómputo de número de incidencias realizadas ni afectará a la rotación de este servicio entre los TCP 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 84, que sí aparecerán programados. Todos los días del mes tendrán el tratamiento previsto en el artículo 109, con la excepción de los referidos días libres recogidos en el punto a) del artículo 84.

En tanto permanezca vigente lo establecido en los párrafos anteriores quedará sin efecto lo dispuesto en el artículo 70 del Convenio Colectivo.

Disposición adicional tercera.

La Representación Sindical de los TCP, ante el Plan de renovación de flotas previsto por la Compañía, tendente a racionalizar la producción de la Empresa para afrontar el reto de la competencia futura, acuerda con la Dirección que, en lo que se refiere a la incorporación de los aviones A-319 y A-321, éstos serán adscritos a la actual flota A-320, considerándose, por consiguiente, que los aviones A-319/A-320 y A-321 constituirán una sola flota a todos los efectos contemplados en este Convenio Colectivo de TCP.

Disposición adicional cuarta.

Ambas partes acuerdan que si la jurisdicción competente modificase sustancialmente, alguno de los Acuerdos de los que deriva la estructura salarial contenida en el Convenio Colectivo de TCP, la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de TCP tomará las decisiones pertinentes para que el cambio de estructura salarial no genere costes adicionales a los expresamente pactados en este Convenio.

Disposición adicional quinta.

Los límites de actividad aérea en ejecución de las líneas realizadas con flotas de largo radio, tanto dentro como fuera de los límites de actividad aérea del artículo 79, serán los especificados a continuación:

I. Flota A-340:

I.1) Años 2001/2002:

- a) Siempre que se lleve MCR: 16 horas y 45 minutos.
- b) MAD-MEX-MAD: el límite en ejecución será el resultante de añadir una hora a la actividad aérea programada, salvo en los casos en los que el margen entre la actividad aérea programada y el límite de actividad aérea en ejecución recogida en el anexo 9 A) sea superior a una hora, en cuyo caso se aplicará el límite establecido en el citado anexo 9 A).
- c) Resto de las líneas: anexo 9 A).

I.2) A partir del 1 de enero de 2003:

- a) Siempre que se lleve MCR o para las líneas de más de 12 horas de tiempo de vuelo en el caso de que exista una zona de descanso según lo establecido en el apartado I, b) de la disposición adicional sexta, el límite será de 16 horas y 45 minutos.
- b) Para las líneas de más de 8 horas de tiempo de vuelo: 15 horas y 30 minutos.
- c) Resto de líneas: los límites del anexo 9 A).

II. B-747/200:

II.1) Hasta la remodelación de la zona de descanso:

- a) MAD-BUE-MAD y MAD-MEX-MAD: el límite en ejecución será el resultante de añadir una hora a la actividad aérea programada, salvo en los casos en los que el margen entre la actividad aérea programada y el límite de actividad aérea en ejecución recogida en el anexo 9 A) sea superior a una hora, en cuyo caso se aplicará el límite establecido en el citado anexo 9 A).
- b) Resto de líneas: anexo 9 A).

II.2) A partir de la remodelación de la zona de descanso:

Pueden darse dos situaciones:

A) Si la zona de descanso es aceptada por la Representación Sindical:

- a) Líneas de más de 12 horas de tiempo de vuelo: 16 horas y 45 minutos.
- b) Líneas con un tiempo de vuelo superior a 8 horas e inferior o igual a 12 horas: 15 horas y 30 minutos.
- c) Resto de líneas: anexo 9 A).

B) Si la zona de descanso no es aceptada por la Representación Sindical, se aplicará el punto II.1.

III. B-747/300:

- a) Líneas de más de 12 horas de tiempo de vuelo: 16 horas y 45 minutos.
- b) Líneas con un tiempo de vuelo superior a 8 horas e inferior o igual a 12 horas: 15 horas y 30 minutos.
- c) Resto de líneas: anexo 9 A).

IV. Resto de flotas:

A) Cuando lleven, para el descanso de los TCP, literas, o MCR o una zona de descanso que reúna los requisitos acordados con el Comité de Empresa de Vuelo:

- a) Líneas de más de 12 horas de tiempo de vuelo: 16 horas y 45 minutos.
- b) Para las líneas con un tiempo de vuelo superior a 8 horas e inferior o igual a 12 horas: 15 horas y 30 minutos.
- c) Resto de líneas: Los límites del anexo 9 A).

B) Cuando no exista lo anterior:

- a) MAD-BUE-MAD y MAD-MEX-MAD: el límite en ejecución será el resultante de añadir una hora a la actividad aérea programada, salvo en los casos en los que el margen entre la actividad aérea programada y el límite de actividad aérea en ejecución recogida en el anexo 9 A) sea superior a una hora, en cuyo caso se aplicará el límite establecido en el citado anexo 9 A).
- b) Resto de líneas: anexo 9 A).

Disposición adicional sexta.

Las flotas de Largo Radio irán dotadas de una zona de descanso que reunirá los requisitos acordados con el Comité de Empresa de Vuelo.

Cuando en flotas de Largo Radio, el tiempo de vuelo sea superior a 12 horas treinta minutos, el descanso se realizará en literas, en aquellos aviones en los que sea posible su instalación.

Se mantienen las actuales zonas de descanso hasta que se proceda a las modificaciones siguientes:

I. Flota A-340: Durante el año 2003, en la fecha en la que decida la Compañía en función de sus posibilidades operativas, se procederá a una de las siguientes alternativas en los vuelos de esta flota de más de 12 horas de tiempo de vuelo:

- a) Instalación de MCR.
- b) Instalación de una zona de descanso fija que será pactada por la Compañía y la Representación Sindical de los TCP. Si no fuese posible un acuerdo sobre la configuración de dicha zona se instalará MCR en los vuelos de más de 12 horas de tiempo de vuelo.

II. B-747/200: Se procederá a una remodelación de la actual zona de descanso fija en los aviones B-747/200, que deberá tener el visto bueno de la Representación Sindical.

A medida que se vaya instalando la zona de descanso pactada con la Representación Sindical en cada una de las unidades del B-747/200, se aplicarán los límites de actividad aérea recogidos en el punto II.2) A) de la disposición adicional quinta, en las líneas realizadas por esos aviones.

Hasta 31 de octubre de 2001:

Para la flota B-767 durante el periodo transitorio necesario para la adaptación de las zonas de descanso a su configuración definitiva se aceptan los asientos que se venían reservando en clase turista, como zona de descanso.

A medida que vayan incorporándose aviones con la zona de descanso fija instalada, se dejarán de reservar en dichos aviones los asientos que

se bloqueaban para los TCP, quedando sin efecto lo establecido en el Acta en la que se acordó esta reserva de asientos.

Disposición adicional séptima.

El sueldo base y la Prima por Razón de Viaje Garantizada de los TCP que figuran en las Tablas Salariales del presente Convenio Colectivo recogidas en el anexo 1, A) y anexo 1 B), corresponderán, como mínimo, al 40 por 100 por 100 y 33,33 por 100, respectivamente, de los mismos conceptos de los Pilotos, siendo de aplicación, única y exclusivamente, a los niveles equivalentes de estos colectivos del 1D al 8.

Con independencia de lo anterior, ambas partes acuerdan que, con las contraprestaciones económicas recogidas en el presente Convenio Colectivo de TCP, quedan compensadas las pretensiones que puedan derivarse del primer párrafo de esta disposición adicional, respecto al Convenio Colectivo o pactos de análoga naturaleza suscritos o que se suscriban en el futuro por el grupo laboral de Pilotos de Iberia.

Asimismo, respecto de lo contemplado en el párrafo anterior, ambas partes acuerdan que si la jurisdicción competente lo modificase sustancialmente o anulase, la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de TCP se obliga a tomar las decisiones pertinentes para que dicho cambio no genere costes adicionales a los que resultan globalmente de los pactados en este Convenio.

ANEXO 1 A)

Tripulante de Cabina de Pasajeros ingresados hasta el 1 de agosto de 1971

Tabla D-I

Niveles	1D — Pesetas	1C — Pesetas	1B — Pesetas	1. ^a — Pesetas	1 — Pesetas	2 — Pesetas	3 — Pesetas	4 — Pesetas	5 — Pesetas
Sueldo base	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231
Pr. razón viaje garantizada (70 horas)	225.096	211.008	196.917	182.362	167.654	144.284	121.291	99.568	77.727
Precio h. atípicas	2.962	2.776	2.591	2.400	2.206	1.898	1.596	1.310	1.023
Precio h. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	3.662	3.433	3.206	2.968	2.728	2.348	1.958	1.566	1.166
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1.º bloque)	1.157	1.084	1.008	935	857	742	618	496	370
Precio horas desde 127 horas activ. laboral hasta 141 horas (2.º bloque)	1.483	1.392	1.301	1.199	1.102	950	789	636	474
Precio horas desde 142 horas activ. laboral hasta 149 horas (3.º bloque)	2.042	1.914	1.789	1.650	1.516	1.308	1.095	873	647
Precio horas desde 150 horas activ. laboral en adelante (4.º bloque)	2.240	2.101	1.964	1.818	1.672	1.440	1.204	962	715

Precio hora actividad aérea en tierra: 12,73 por 100 precio hora base de vuelo.
Efectividad: 1 enero 2001.

Niveles	1D — Euros	1C — Euros	1B — Euros	1. ^a — Euros	1 — Euros	2 — Euros	3 — Euros	4 — Euros	5 — Euros
Sueldo base	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16
Pr. razón viaje garantizada (70 horas)	1.352,85	1.268,18	1.183,50	1.096,02	1.007,62	867,16	728,97	598,42	467,15
Precio h. atípicas	17,80	16,68	15,57	14,42	13,26	11,41	9,59	7,87	6,15
Precio h. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	22,01	20,63	19,27	17,84	16,40	14,11	11,77	9,41	7,01
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1.º bloque)	6,95	6,51	6,06	5,62	5,15	4,46	3,71	2,98	2,22
Precio horas desde 127 horas activ. laboral hasta 141 horas (2.º bloque)	8,91	8,37	7,82	7,21	6,62	5,71	4,74	3,82	2,85
Precio horas desde 142 horas activ. laboral hasta 149 horas (3.º bloque)	12,27	11,50	10,75	9,92	9,11	7,86	6,58	5,25	3,89
Precio horas desde 150 horas activ. laboral en adelante (4.º bloque)	13,46	12,63	11,80	10,93	10,05	8,65	7,24	5,78	4,30

Precio hora actividad aérea en tierra: 12,73 por 100 precio hora base de vuelo.
Efectividad: 1 enero 2001.

ANEXO 1 B)

Tripulantes de Cabina de Pasajeros ingresados desde el 1 de agosto de 1971

Tabla D-II

Niveles	1D — Pesetas	1C — Pesetas	1B — Pesetas	1A — Pesetas	1 — Pesetas	2 — Pesetas	3 — Pesetas	4 — Pesetas	5 — Pesetas	6 — Pesetas	7 — Pesetas	8 — Pesetas	9 — Pesetas	10 — Pesetas	11 — Pesetas
Sueldo base	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231	76.231
Prima razón viaje garantizada (70 horas)	225.096	211.008	196.917	182.362	167.654	152.137	136.431	121.291	106.831	92.302	77.727	63.148	50.275	44.431	39.265
Precio h. atípicas	2.962	2.776	2.591	2.400	2.206	2.002	1.795	1.596	1.406	1.215	1.023	831	662	585	517

Niveles	1D Pesetas	1C Pesetas	1B Pesetas	1A Pesetas	1 Pesetas	2 Pesetas	3 Pesetas	4 Pesetas	5 Pesetas	6 Pesetas	7 Pesetas	8 Pesetas	9 Pesetas	10 Pesetas	11 Pesetas
Precio h. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	3.662	3.433	3.206	2.968	2.728	2.473	2.221	1.958	1.700	1.435	1.166	949	756	666	589
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1.º bloque)	1.157	1.084	1.008	935	857	782	699	618	536	454	370	301	238	211	186
Precio horas desde 127 horas activ. laboral hasta 141 horas (2.º bloque)	1.483	1.392	1.301	1.199	1.102	1.002	896	789	687	580	474	386	307	272	240
Precio horas desde 142 horas activ. laboral hasta 149 horas (3.º bloque)	2.042	1.914	1.789	1.650	1.516	1.381	1.236	1.095	946	797	647	526	418	370	320
Precio horas desde 150 horas activ. laboral en adelante (4.º bloque) .	2.240	2.101	1.964	1.818	1.672	1.516	1.362	1.204	1.042	880	715	582	462	410	363

Precio hora actividad aérea en tierra: 12,73 por 100 precio hora base de vuelo.
Efectividad: 1 enero 2001.

Niveles	1D Euros	1C Euros	1B Euros	1A Euros	1 Euros	2 Euros	3 Euros	4 Euros	5 Euros	6 Euros	7 Euros	8 Euros	9 Euros	10 Euros	11 Euros
Sueldo base	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16	458,16
Prima razón viaje garantizada (70 horas)	1.352,85	1.268,18	1.183,5	1.096,02	1.007,62	914,36	819,97	728,97	642,07	554,75	467,15	379,53	302,16	267,04	235,99
Precio h. atípicas	17,8	16,68	15,57	14,42	13,26	12,03	10,79	9,59	8,45	7,3	6,15	4,99	3,98	3,52	3,11
Precio h. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	22,01	20,63	19,27	17,84	16,4	14,86	13,35	11,77	10,22	8,62	7,01	5,7	4,54	4	3,54
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1.º bloque)	6,95	6,51	6,06	5,62	5,15	4,7	4,2	3,71	3,22	2,73	2,22	1,81	1,43	1,27	1,12
Precio horas desde 127 horas activ. laboral hasta 141 horas (2.º bloque)	8,91	8,37	7,82	7,21	6,62	6,02	5,39	4,74	4,13	3,49	2,85	2,32	1,85	1,63	1,44
Precio horas desde 142 horas activ. laboral hasta 149 horas (3.º bloque)	12,27	11,5	10,75	9,92	9,11	8,3	7,43	6,58	5,69	4,79	3,89	3,16	2,51	2,22	1,92
Precio horas desde 150 horas activ. laboral en adelante (4.º bloque) .	13,46	12,63	11,8	10,93	10,05	9,11	8,19	7,24	6,26	5,29	4,3	3,5	2,78	2,46	2,18

Precio hora actividad aérea en tierra: 12,73 por 100 precio hora base de vuelo.
Efectividad: 1 enero 2001.

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 cuando corresponda, alcanzados en la cate-

goría 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 cuando corresponda, 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 estado de gestación se regirá por lo establecido en la legislación vigente para los supuestos de riesgo

por embarazo, siendo de aplicación en estos casos, a efectos económicos, lo establecido en el anexo 7 para los supuestos de enfermedad.

Por otra parte, después del período de descanso por maternidad establecido por el Estatuto de los Trabajadores, 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 que en su día se considere de ingreso, por un período obligatorio de dos años, sin perjudicar derechos a terceros. Una vez transcurrido este período de dos años, volverán a su flota de origen.

Acogerse a lo establecido en el artículo 76, en las condiciones establecidas en el mismo.

Solicitar su reincorporación en la flota que le corresponda por antigüedad en vuelo, con la posibilidad de cumplimentar, con dos meses de anticipación, una petición de regresión voluntaria o una renuncia voluntaria.

Las solicitudes indicadas anteriormente deberán realizarse dos meses antes de la reincorporación.

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, LAE, reconoce que los TCP con pérdida definitiva de licencia pasan a denominarse TCP con pérdida de licencia, procediéndose a su incorporación, con carácter inmediato, al correspondiente escalafón de TCP en el lugar que les correspondería de no haber perdido la licencia.

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

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 aeronáutica, si es posible, y que no hubiese intervenido o tenido relación anterior con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

Cambio de Nivel: Las personas que pasen a prestar servicio definitivo en tierra, podrán cambiar, en la escala de niveles establecidos en el artículo 18, hasta un máximo de 2 cambios de nivel, a partir del que ostentara en el momento de su pase a servicios en tierra. El tiempo de permanencia en cada uno de los niveles, incluido el que ostente en el momento de su pase a servicios en tierra, será el doble de los períodos de tiempo requeridos a los TCP en servicio activo de vuelo.

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

- a) Antigüedad mínima de 10 años de servicio efectivo en vuelo, en el momento en que se produzca el cese definitivo en vuelo por pérdida de la licencia correspondiente.
- b) Que la pérdida definitiva de la licencia de vuelo obedezca a lesiones de carácter orgánico, clínicamente objetivables.

Los TCP 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 10 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 Mutualidad de Previsión Social, 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 60 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 55 años.

La situación de reserva implica la posibilidad de que la Compañía, por propia iniciativa, utilice los servicios del TCP, 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 TCP que pase a la situación de reserva permanecerá en la misma, como máximo, hasta cumplir la edad de 65 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 TCP 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 período.

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 TCP, en 14 mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponderle de la Seguridad Social si tuviese cumplidos 65 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 55 años, los TCP podrán solicitar voluntariamente su pase a la situación de excedencia especial, que se extinguirá en cualquier caso al cumplir los 65 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 14 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 65 años o edad inferior que reglamentariamente se determine por la Seguridad Social 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 15 años de servicio efectivo en vuelo (excluidas excedencias y permisos sin sueldo) podrán optar, cumplidos los 40 años y antes de cumplir 50, 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 si corresponde 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 6 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 31-12-79, con edad comprendida entre los 35 y 40 años, podrán optar por el retiro anticipado, siempre que en el momento de su concesión estén en situación de servicio activo en vuelo. Dicho retiro será con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 4.º del anexo n.º 2 del V.C.C. Sindical del Personal de Vuelo.

Cláusula transitoria primera.

A los TCP 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 60 y 65 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 TCP con pérdida de licencia.

Cláusula transitoria cuarta.

Se acuerda crear una Comisión para el estudio de la jubilación de los TCP.

Disposición final primera.

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

Dietas Tripulantes de Cabina de Pasajeros

	Comida media dieta	Cena media dieta
Nacionales	3.608 pesetas. (21,68 euros).	3.608 pesetas. (21,68 euros).
Extranjeras:		
A. 100 por 100	35,48 USD	35,48 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	44,35 USD	44,35 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Egipto, India y Japón.		
C. 112 por 100	39,74 USD	39,74 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación 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	33,71 USD	33,71 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E. 80 por 100	28,38 USD	28,38 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		

Nota: Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia.
Efectividad: 1 de enero de 2001.

ANEXO 3 II

Dietas por destacamento Tripulantes de Cabina de Pasajeros

	Conceptos dietas por destacamentos
Nacionales	6.004 pesetas. (36,08 euros).
Extranjeras:	
A. 100 por 100	75,50 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	94,38 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100	84,56 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación 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	71,73 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	60,40 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota: Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia.
Efectividad: 1 de enero de 2001.

ANEXO 3 III

Dietas por residencia Tripulantes de Cabina de Pasajeros

	Conceptos indemnización por residencia
Nacionales	4.449 pesetas. (26,74 euros).
Extranjeras:	
A. 100 por 100	64,17 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	80,21 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100	71,87 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación 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	60,96 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	51,34 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota: Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia.
Efectividad: 1 de enero de 2001.

ANEXO 3 IV

Dietas por destino Tripulantes de Cabina de Pasajeros

	Conceptos indemnización por destino
Nacionales	3.140 pesetas. (18,87 euros).
Extranjeras:	
A. 100 por 100	45,30 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	56,63 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100	50,74 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación 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	43,04 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	36,24 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota: Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia.
Efectividad: 1 de enero de 2001.

ANEXO 3 V

Complemento dieta Tripulantes de Cabina de Pasajeros

	Conceptos indemnización dieta
Nacionales	2.785 pesetas. (16,74 euros).
Extranjeras:	
A. 100 por 100	29,94 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	37,43 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos, Egipto, India y Japón.	
C. 112 por 100	33,53 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación 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	28,44 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	23,95 USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota: Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia.
Efectividad: 1 de enero de 2001.

Complemento dieta adicional: En todos los vuelos nacionales que saliendo de Base y regresando a la misma 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 o las 15:01 y las 21:00 horas, se abonará:

Complemento dieta adicional: 3.608 pesetas (21,68 euros).
Efectividad: 1 de enero de 2001.

ANEXO 4

Relación de prendas 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 TCP 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 TCP elija, en cuyo caso, se le facilitarán los vales por el precio total de la confección, fijado por los sastres designados por la Compañía.

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

Relación de prendas de uniforme

	Años
Tripulantes Cabina Pasajeros masculinos:	
Dos chaquetas cruzadas azul marino Sobrecargo	1
Dos chaquetas rectas azul marino Sobrecargo	1
Dos chaquetas rectas azul marino TCP	1
Dos chaquetas rectas TCP (Servicio a Bordo)	1
Dos camisas manga larga	1
Dos camisas manga corta	1
Tres corbatas mostaza	1
Un chaleco de punto	1
Un cárdigan de punto	1
Dos pantalones azul marino	1
Un cinturón	1
Seis pares de calcetines negros	1
Dos pares de zapatos	1
Una gabardina con forro térmico	2
Tres sujetacorbatas	1
Dos identificadores	1
Una cartera	7
Una maleta grande	4
Una maleta pequeña	2
Tripulantes Cabina Pasajeros femeninos:	
Un vestido a bordo	1
Dos chaquetas azul marino ribeteadas en mostaza	1
Una chaqueta señora punto ribeteada mostaza	1
Dos blusas invierno con braguita	1
Dos blusas de verano con braguita	1
Un chaleco señora punto ribeteado en mostaza	1
Tres faldas mostaza	1
Una falda a bordo Sobrecargo	1
Un cinturón pespunte mostaza	1
Doce pares de medias color carne	1
Dos pares de zapatos tacón bajo (Servicio a Bordo) ribeteados en mostaza	1
Dos pares de zapatos tacón alto (Calle) ribeteados en mostaza ..	1
Un par de botas ribeteadas en mostaza	1
Una gabardina con forro térmico	1
Un pañuelo	1
Dos pares de guantes ribeteados en mostaza	1
Un bolso pespunte mostaza	1
Dos identificadores	1
Una cartera (Sobrecargos)	7

	Años
Una bolsa de vuelo	1
Una maleta grande	4
Una maleta pequeña	2

Desde la implantación del nuevo modelo de carteras de vuelo (con o sin ruedas a elección del tripulante), su reposición se realizará a partir de los siete años, y el siguiente periodo de reposición comenzará a contarse desde el año en el que el TCP haya retirado el nuevo modelo de cartera.

La Comisión de Vestuario analizará 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 TCP que así lo soliciten.

Se calculará el total de días de vacaciones a distribuir en verano multiplicando el total de TCP 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 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 TCP 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 TCP 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 TCP, 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 TCP le correspondiera un turno forzoso de destacamento coincidiendo con un período voluntario o forzoso de vacaciones, tendrán prioridad las vacaciones, realizando aquel a su finalización.

1.5 El TCP 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 IT o inmediatamente después de su alta.

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

1.7 Los TCP 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 TCP que estén adscritos a una misma flota, tanto en el momento de la petición como en el del disfrute de aquellas, 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.

En el caso de intercambio de vacaciones forzosas, entre dos TCP de la misma Flota, se actuará de la siguiente manera:

Si alguno de los turnos intercambiados coincide con alguno de los períodos voluntarios solicitados por los TCP, se le asignará los puntos correspondientes a ese TCP.

Si ninguno de los períodos intercambiados coincide con los períodos voluntarios solicitados, no se asignarán puntos.

Lo anterior será de aplicación únicamente en el caso de que los TCP sean de la misma flota, tanto en el momento de la petición, como del disfrute. No obstante, si las necesidades del servicio lo permiten, el intercambio de vacaciones se respetará aún cuando se produzca un cambio de flota de los TCP implicados en el intercambio.

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 TCP 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 TCP 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 TCP de nuevo ingreso en la plantilla fija de vuelo, adquirirán como puntuación inicial, la del TCP que la tuviera más alta, al 31 de diciembre del año anterior.

1.13 Cuando a un TCP 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 TCP 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 TCP 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 TCP le correspondiesen forzosas todas sus vacaciones, se le asignará en dos quincenas, dejando como mínimo entre ambas 60 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 45 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 TCP, en el momento del comienzo del nuevo sistema, se pondrá a 0 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 TCP habrá de realizarse entre el 1 de agosto y 25 de septiembre del año anterior al disfrute de las mismas.

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

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

Alternativa 2: TCP 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 ofrecidas, 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 TCP.

2.5.3 Para los que opten por la alternativa 1:

a) Se cumplimentará como mínimo una petición del «Cupo 8 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 22 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 (1.º ó 2.º). Por omisión se elegirá 1.º y 2.º por este orden.

c) Deberá indicar A ó 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 SÍ ó 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 (solo meses de invierno). Si se desea quincenas, especificará 1.^a ó 2.^a, dejando en blanco el cuadro Mes Completo.

c) En el campo Recuperación indicará con un SÍ 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 y quincena se asignará, si procede, una quincena comenzando por la 1.^a

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 TCP, 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 solo a los TCP que habiéndolo solicitado se les asignó una semana de carácter voluntario.

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

Asignación de un período a TCP 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 TCP 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 TCP 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 TCP 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 días a quince:

a) Solo TCP 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 TCP que optaron por la alternativa 2:

a) Ordenación de los TCP 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 TCP de alternativas 1 y 2:

a) Refundir en un solo bloque TCP de las dos alternativas, tomando las peticiones de «Cupo 22 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 TCP de alternativa 2, que en fase anterior solo fue posible asignarles un período de «Segunda asignación».

b) Ordenación de TCP 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 TCP 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:

TCP con petición forzosa de mes natural y sin ningún período concedido.

TCP sin ningún período concedido en asignación voluntaria.

TCP con un período asignado.

TCP 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, solo 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			
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
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 treinta y uno: 1-15, 17-31.

Meses de treinta: 1-15, 16-30.

Meses de veintinueve: 1-15, 15-29.

Meses de veintiocho: 1-15, 14-28.

5.4 Veintidós días en invierno:

Junio: 25/5-15/6.

Meses de treinta y uno: 1-22, 10-31.

Meses de treinta: 1-22, 9-30.

Meses de veintinueve: 1-22, 8-29.

Meses de veintiocho: 1-22, 7-28.

5.5 Treinta días en invierno:

Meses de treinta y uno: 1-30.

Meses de treinta: 1-30.

Meses de veintinueve: 1/2-1/3.

Meses de veintiocho: 1/2-1/3.

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 Vd. 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 ímpro es autocopiativo, quedándose el TCP con la copia en la que deberá constar el «Recibi» por parte del Departamento 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 alternativa 1 = «Asignación 8 días verano/22 días invierno»

2.1 En el apartado «Cupo 8 días verano» se cumplimentarán el mes y la semana elegida, indicando 1.^a, 2.^a, 3.^a ó 4.^a según sus deseos.

2.2 En el apartado «Cupo 22 días invierno» se cumplimentará además del mes, el período (1.^o ó 2.^o).

2.3 Deberá indicar A ó P en la casilla «Recuperación» según prefiera. También manifestará si desea ampliación a 15 días en el período de verano indicando sí 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 solo podrá elegirse meses de invierno). Si desea quincenas, especificará 1.^a ó 2.^a, 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 cuando 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 TCP tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino. Cuando por razones técnicas impidan a un TCP 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 el artículo 45, artículo 46, artículo 47, abonándose al TCP las diferencias, si las hubiere, entre la dieta percibida y la que realmente corresponde.

Tras los vuelos de incorporación a los destacamentos forzosos se programará en programación un período de 12 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 TCP 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 1-1-82 las puntuaciones de todos los TCP partieron de 0 puntos.

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

Destacamentos: 1,00 punto por mes.

Residencia: 0,85 punto por mes.

Destino: 0,60 punto por mes.

No obstante, a partir del 1 de Octubre de 1998, la puntuación de los destacamentos será la siguiente:

De 1 a 5 días de destacamento al mes 0 puntos.

De 6 a 11 días de destacamento al mes 0,25 puntos.

De 12 a 16 días de destacamento al mes 0,50 puntos.

De 17 a 22 días de destacamento al mes 0,75 puntos.

Desde 23 días destacamento al mes 1 punto.

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 TCP, inmediatamente después de terminada la misma. Los totales estarán expuestos en la relación de TCP existentes en cada Flota.

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

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

D) Asignación

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

Voluntario:

Previo 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 1-1-70, 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 1-1-82.

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

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

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

c) En el supuesto de que aún existiese igualdad, corresponderá a aquel TCP con menor número de orden en el escalafón. Para los Sobrecargos y 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 TCP que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con TCP enviados forzosos:

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

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

La incorporación de nuevos TCP 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 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 TCP, a quien le hubiere sido asignado un turno forzoso, podrá cambiarlo con otro TCP si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque. En tanto ambos TCP no hayan cubierto el turno que recíprocamente correspondía a cada uno, no podrán volver a realizar un nuevo cambio. En este supuesto, a ambos TCP 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 TCP que solicitaron dicho destacamento y no les correspondió. En el supuesto de que no existieran TCP 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 7 meses, excepto en los destacamentos nacionales que será de 6 meses.

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

3. Aquellos TCP 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 TCP 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 TCP forzosos mientras tanto.

En los supuestos b) y c), si no se cubriesen las vacantes con TCP 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 si procede, 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 14 días y hasta 14 días inclusive. En el primer caso, la Compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de 14 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 transitoria y hasta el alta, o hasta que el TCP 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 presentársele, 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 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 TCP para su aprobación.

En caso de enfermedad sobrevenida al TCP 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 TCP 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 TCP 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 108 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 registrarse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Artículo 4. *Recursos.*

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso (a partir del 31.º día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca, y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural), a la Resolución de un Tribunal Médico, presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y que no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, de un Vocal libremente elegido por el TCP 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 TCP 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 tablones destinados a tal fin en los locales de la Empresa, tablones 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 20/30 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:

Índices 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 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 «chárter».

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 15 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.

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.

Comisiones:

La Comisión Paritaria de Seguimiento de Programación, Planificación y Horarios, se reunirá mensualmente al efecto de supervisar las Programaciones, la Planificación y los Horarios.

La Comisión de Empleo Paritaria se reunirá semestralmente con carácter ordinario para analizar la evolución de la plantilla de TCP. Esta Comisión también se reunirá cuantas veces sea solicitado por cualquiera de las partes.

ANEXO 9 A)

Límites de actividad aérea en ejecución

Despegue programado (hora local)		Número de aterrizajes					
		1	2	3	4	5	6 (**)
07.01-15.00	07.01-07.44	15.00	15.00	15.00	14.15	13.30	12.45
	07.45-12.44	15.30	15.30	15.30	14.45	14.00	13.15
	12.45-14.44	15.00	15.00	15.00	14.15	13.30	12.45
	14.45-15.00	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00	12.15
15.01-18.00	15.01-16.44	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00	12.15
	16.45-18.00	14.00	14.00	14.00	13.15	12.30	11.45
18.01-23.00	18.01-18.44	14.00	14.00	14.00	13.15	12.30	11.45
	18.45-23.00	13.30	13.30	13.30	12.45	12.00	11.15
23.01-06.00	23.01-04.44	13.30	13.30	13.30	12.45	12.00 (*)	—
	04.45-05.44	14.00	14.00	14.00	13.15	12.30 (*)	—
	05.45-06.00	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00 (*)	—
06.01-07.00	06.01-06.44	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00	12.15
	06.45-07.00	15.00	15.00	15.00	14.15	13.30	12.45

Nota: A estos efectos, un servicio mixto se considerará como si todo él fuera de la categoría de la más larga de las etapas que lo componen.

(*) El 5.º salto en esta franja horaria sólo es de aplicación en vuelos interinsulares canarios que efectúen TCP con base en un punto de estas islas, conforme a lo dispuesto en el artículo 83 del C.C.

(**) El 6.º salto sólo es de aplicación en vuelos interinsulares canarios que efectúen TCP con base en un punto de estas islas, conforme a lo dispuesto en el artículo 83 del C.C.

ANEXO 10

Tabla de descansos para líneas de más de ocho horas de tiempo de vuelo dentro de los límites de actividad aérea del artículo 79

Tiempo de vuelo programado	Descanso ininterrumpido programado en vuelo para cada T.C.P.
De 08.01 h. a 09.00 h.	1 hora.
De 09.01 h. a 10.00 h.	1 hora 15 minutos.

Tiempo de vuelo programado	Descanso ininterrumpido programado en vuelo para cada T.C.P.
De 10.01 h. a 11.00 h.	1 hora 30 minutos.
De 11.01 h. a 12.00 h.	2 horas.
De 12.01 h. a 12.30 h.	2 horas 50 minutos.

ANEXO 10

Tabla de descansos para actividades aéreas superiores a las establecidas en el artículo 79 del Convenio Colectivo

Tiempo de vuelo (horas bloque)	Actividad aérea programada	Incremento sobre límites	Descanso ininterrumpido programado en vuelo para cada TCP
De 10 h. 01 m. a 11 h. 00 m.	De 11 h. 31 m. a 12 h. 30 m.	De 01 m. a 30 m. De 31 m. a 60 m.	1 h. 45 m. 2 h. 00m.
De 11 h. 01 m. a 12 h. 00 m.	De 12 h. 31 m. a 13 h. 30 m.	De 01 m. a 30 m. De 31 m. a 60 m. Más de 60 m.	2 h. 15 m. 2 h. 30 m. 2 h. 45 m.
De 12 h. 01 m. a 12 h. 30 m.	De 13 h. 31 m. a 14 h. 00 m.	Desde 01 m.	3 h. 00 m.
De 12 h. 31 m. a 13 h. 30 m.	De 14 h. 01 m. a 15 h. 00 m.	De 01 m. a 30 m. Más de 60 m.	3 h. 15 m. 3 h. 45 m.
De 13 h. 31 m. a 14 h. 30 m.	De 15 h. 01 m. a 16 h. 00 m.	De 61 m. a 150 m. De 151 m. a 270 m.	3 h. 45 m. 4 h. 00 m.

ANEXO 11

Base cálculo 2001 fondo social

Nivel	Base cálculo 2001 fondo social — Pesetas	Base cálculo 2001 fondo social — Euros
1D	346.275	2.081,15
1C	330.085	1.983,85
1B	313.893	1.886,53
1A	297.165	1.786,00
1	280.264	1.684,42
2	262.433	1.577,25
3	244.384	1.468,78
4	226.985	1.364,21
5	210.368	1.264,34
6	193.673	1.164,00
7	176.923	1.063,33
8	160.170	962,64
9	145.377	873,73
10	138.661	833,37
11	132.724	797,69

Esta base se verá incrementada con las primas consolidadas que procedan en cada caso, incrementadas en el 14,916 por 100.

Asimismo la base se incrementará por cada trienio en 6.570,2 pesetas (39,49 euros).

ANEXO 12

Principios básicos reducción opcional de jornada

Se establece la figura de reducción opcional de jornada en base a los principios básicos que se exponen a continuación, bajo la filosofía de que no supongan aumento de costes ni decrecimiento de productividad.

I. Vigencia

Consecuentemente con lo señalado en el párrafo anterior, se aplicará durante la vigencia del XIV Convenio Colectivo de TCP, con las limitaciones que más adelante se desarrollan, la figura de la reducción opcional de jornada.

II. Ámbito personal

1. Será aplicable sólo a los Tripulantes adscritos a la base principal de Madrid.

2. Será requisito imprescindible para acogerse a esta reducción, tener una antigüedad en vuelo efectiva de al menos 12 años a 31 de diciembre del año en el que se solicite la reducción. Para las peticiones del año 2002, será necesario cumplir el requisito anterior a 31 de diciembre de 2001.

III. Porcentajes de reducción

1. Se podrá optar por uno de los dos porcentajes siguientes de reducción de jornada: 50 por 100 y 25 por 100.

2. El número máximo de horas de vuelo, número mínimo de días sin servicio/libres serán los que figuran en el cuadro adjunto.

3. Los días de recuperación se reducirán proporcionalmente al porcentaje al que se acoja el TCP.

IV. Peticiones/concesiones

1. Las peticiones se concederán por este orden:

- 1.º Las peticiones de reducción del 50 por 100 de la jornada.
- 2.º Las peticiones de reducción del 25 por 100 de la jornada.

Dentro de cada porcentaje la preferencia vendrá dada por la mayor antigüedad en vuelo.

2. Se concederá por años naturales completos, comenzando a disfrutarse en enero de cada año.

3. Existirá un cupo de un 10 por 100 por flota para Sobrecargos y un 15 por 100 por flota para TCP. Estos porcentajes se establecerán sobre la plantilla fija de actividad continuada de cada flota y función del centro de trabajo de Madrid. Se tendrá en cuenta la plantilla existente en cada flota a 31 de octubre de 2001. Cada año se analizará la plantilla existente a 31 de octubre para establecer el cupo del año siguiente. Si la plantilla existente en un año a 31 de octubre, es inferior a la del 31 de octubre de 2001, el porcentaje se calculará sobre la plantilla real del 31 de octubre de ese año; si es superior, se calculará sobre la plantilla existente a 31 de octubre de 2001.

Durante los seis primeros meses de aplicación de esta disposición, la Compañía, en función de sus necesidades operativas, podrá incrementar el cupo anteriormente citado dando cumplida información en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

4. Las reducciones de jornada podrán ser anuladas antes de su finalización si necesidades operativas excepcionales hiciesen imposible su continuación. En ese caso, y previamente a la adopción de esta medida, se analizará y tratará este tema en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

5. Las peticiones habrán de efectuarse antes del 30 de septiembre del año anterior a aquél en el que se quiera disfrutar, en el caso de TCP. En el caso de Sobrecargos, la petición deberá hacerse antes del 31 de julio del año anterior a aquél en el que se quiera disfrutar.

Para el año 2002 el disfrute se iniciará a partir del 1 de julio y consecuentemente las peticiones habrán de efectuarse antes del 31 de marzo para el caso de TCP y antes del 31 de enero en el caso de Sobrecargos. Asimismo para este año la plantilla que se tendrá en cuenta para el cálculo del porcentaje, será la plantilla cerrada a 1 de abril de 2002, salvo que la plantilla existente a 31 de octubre de 2001 sea inferior, en cuyo caso se tendrá en cuenta la plantilla existente a 31 de octubre de 2001.

6. Las renunciaciones o cambios de porcentaje de reducción deberán efectuarse de forma fehaciente antes de las fechas señaladas en el punto anterior y serán efectivas a partir de enero del año siguiente. Si antes de esas fechas el Tripulante no manifiesta ningún cambio se entenderá que durante todo el año siguiente continúa reducido en el porcentaje en el que estuviera.

7. El Sobrecargo acogido a jornada reducida que para el año siguiente desee volver a una jornada completa, deberá continuar hasta que existan vacantes en la función de Sobrecargo a tiempo completo.

V. Retribuciones

Se reducirán proporcionalmente a la reducción de jornada los conceptos retributivos que se recogen en el cuadro adjunto.

VI. *Destacamentos, residencias, destinos*

1. La reducción de jornada quedará en suspenso en caso de destacamento forzoso, por el tiempo que dure éste, adecuándose su retribución a la nueva situación.

2. Asimismo, los Tripulantes acogidos a la reducción de jornada no podrán optar a destacamentos, residencias y destinos voluntarios, ni podrán acogerse a la reducción de jornada los tripulantes que en cada momento estén en esta situación.

VII. *Adscripción a flotas*

1. Los Tripulantes acogidos a la reducción de jornada permanecerán en la flota en la que comiencen a disfrutarla mientras mantengan la reducción. No obstante podrán ser adscritos a otra flota por regresión forzosa, manteniendo la reducción.

2. Cuando finalice la reducción de jornada el TCP pasará a la flota que, de acuerdo con su antigüedad en vuelo, y sus preferencias de progresión/regresión, le corresponda, cuando exista disponibilidad según las necesidades operativas. Hasta que esto suceda continuará adscrito, con jornada completa, a la flota en la que prestaba sus servicios cuando finalizó su reducción.

VIII. *Vestuario*

Se adecuará el tiempo de reposición de las prendas de vestuario y de la dotación a la reducción opcional de jornada.

IX. *Contrataciones temporales*

Las contrataciones temporales que sean necesarias para cubrir estas reducciones de jornada, no computarán a efectos del límite del 20 por 100 recogido en la tercera parte del Convenio. Dichas contrataciones se efectuarán de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de la tercera parte de este Convenio.

Disposición final.

Esta reducción no es acumulable a ninguno de los coeficientes de reducción ya establecidos.

Disposición adicional.

1. En la reunión mensual de la Comisión de Interpretación y Vigilancia, se dará información sobre los TCP acogidos a esta figura, contrataciones temporales y repercusiones económicas que permita un seguimiento y posterior toma de decisión sobre las modificaciones totales o parciales que deban introducirse en el sistema aquí pactado.

2. Se faculta a la Comisión de Interpretación y vigilancia para introducir las modificaciones que se estimen convenientes en esta materia; modificaciones que tendrán rango de Convenio Colectivo pasando a formar parte integrante del texto de dicho Convenio.

CUADRO REDUCCIÓN OPCIÓN A JORNADA TCP

N.º horas/mes	Opción A 50 por 100		Opción B 25 por 100	
	L/R	C y M/R	L/R	C y M/R
	45,00	42,50	67,50	63,75

DSS/mes	DSS	DL	DSS	DL	DSS	DL	DSS	DL
	21	14	18	15	18	12	15	13

Porcentaje de reducción s/ los siguientes conceptos retributivos:	50 por 100	25 por 100
Sueldo base		
Premio antigüedad.		
PRVG.		
Gratificaciones extraordinarias.		
Gratificación por cierre de ejercicio.		
Prima responsabilidad S/C.		
Prima responsabilidad TCP principal.		
Gratificación complementaria (si procede).		
Paga consecución de objetivos.		

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.

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

Para el pase a la situación de plantilla fija, no se exigirá nuevo 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 las flotas que realizan vuelos de corto y medio radio, según las necesidades de la Compañía.

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: Artículo 73.
- 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 15 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.

Los TCP que suscriban su primer contrato con la Compañía como TCP ingresarán por el nivel 11. Por tanto, las retribuciones básicas de los TCP fijos discontinuos serán las correspondientes al nivel que les corresponda de la tabla salarial vigente en ese momento en función del tiempo trabajado (ver disposición transitoria novena).

Asimismo les será de aplicación lo dispuesto en el Capítulo VII de este Convenio Colectivo y Tablas, con excepción del artículo 95, artículo 105 y artículo 111.

Artículo 14.

Cambio de nivel: Cada 24 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.

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 24 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 si procede 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 Temporal en Convenio Colectivo.

En el supuesto de incapacidad definitiva para la profesión de TCP, el TCP se integrará como trabajador fijo discontinuo de tierra, pasando a regirse en sus condiciones de trabajo, por lo regulado en la Tercera Parte del Convenio Colectivo del Personal de Tierra.

Por lo que respecta a las retribuciones de los TCP fijos discontinuos que se encuentren en esta situación, ambas partes se comprometen a estudiar la posibilidad de desarrollar la normativa recogida sobre 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.

Asimismo, la Compañía y la Representación Social estudiarán la posibilidad de desarrollar la normativa sobre Fondo Solidario Interno (capítulo VIII: Atenciones sociales), capítulo IX: Seguridad Social complementaria y fondo social de vuelo y anexo 7.

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

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. El personal Fijo Discontinuo generará sus derechos a billetes gratuitos y con descuento en función de los siguientes meses de trabajo efectivamente realizados:

Primer Cupo: 6 meses de trabajo efectivo desde su ingreso.

Segundo Cupo y sucesivos: Cada vez que se cumplan los siguientes 12 meses de trabajo efectivo.

2. A partir de los 6 meses de trabajo efectivo como fijo discontinuo, se concederán al titular un cupo de billetes gratuitos de 16 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza (ID00R2) en los vuelos operados por Iberia según lo establecido en el Artículo 143. Este derecho podrá seguir siendo ejercitado cada vez que se completen 12 meses de trabajo efectivo.

3. Para que el trabajador y/o sus beneficiarios puedan utilizar la red transatlántica serán necesarios un mínimo de 36 meses de trabajo efectivo como Fijo Discontinuo.

4. Si pasados 24 meses de trabajo efectivo, desde que se generó el primer cupo de billetes gratuitos sin reserva de plaza (ID00R2), no se hubiera utilizado billete tarifa gratuita, el trabajador y sus beneficiarios podrán usar hasta 4 segmentos tarifa gratuita con reserva de plaza (ID00R1) a descontar de su cupo anual, sujetos a las correspondientes épocas restrictivas.

Para sucesivas concesiones de billetes con reserva de plaza deberán pasar 24 meses de trabajo efectivo sin utilizar billetes tarifa gratuita desde que finalice el periodo de validez del último cupo en el que se generó derecho a reserva de plaza. En estos casos podrán usar hasta 4 segmentos tarifa gratuita con reserva de plaza (ID00R1) sujetos a las correspondientes épocas restrictivas.

B) *Concesión particular*

Concesión de un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza para los familiares del tripulante que tengan reconocido el derecho a billetes en el caso de destacamento superior a 28 días de duración.

C) *Beneficiarios*

Los TCP Fijos Discontinuos tendrán los beneficiarios reconocidos para los TCP Fijos de Actividad Continuada en el Capítulo XI de la Primera Parte de este Convenio.

Los beneficiarios del TCP Fijo Discontinuo, a partir del primer cupo del titular, tendrán derecho al mismo número de segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza (ID00R2) que los beneficiarios de los TCP Fijos de actividad continuada, excepto en vuelos transatlánticos en los que será necesario un mínimo de 36 meses de trabajo efectivo como Fijo Discontinuo. Este derecho podrá seguir siendo ejercitado cada vez que se completen 12 meses de trabajo efectivo.

D) *Validez*

Los billetes tarifa gratuita obtenidos por los trabajadores o sus beneficiarios dentro de su cupo, tendrán una validez de 12 meses desde la fecha en la que se generó dicho cupo, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizará en la fecha que terminen los mismos.

Los billetes con descuento del 50%, una vez generado el primer cupo, tendrán una validez máxima hasta el 31 de enero del año siguiente a su emisión.

E) *Utilización*

Las concesiones en materia de billetes recogidas en este Convenio Colectivo, se entiende que son exclusivamente en vuelos operados por Iberia, quedando excluidos cualesquiera otros que, bajo código Iberia, sean operados por otras Compañías Aéreas en virtud de contrato de franquicia, acuerdo comercial de códigos compartidos o, cualquier otro en virtud del cual sea la otra Compañía quien asuma el riesgo y ventura de la operación.

Cláusula final.—En todo lo no expresamente contemplado en la presente norma, los trabajadores Fijos Discontinuos se regirán en materia de billetes gratuitos y con descuento por lo regulado en el Capítulo XI de la Parte Primera de este Convenio para el personal fijo de actividad continuada, total o parcialmente según sea compatible con la situación del carácter de prestación de servicios de temporada de los TCP Fijos Discontinuos.

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 XIV Convenio Colectivo para todos los temas que en ella se contienen, quedando anuladas y sin efecto las existentes anteriormente.

En las materias aquí no reguladas, será aplicable con carácter supletorio, la normativa correspondiente a los TCP fijos de actividad continuada contenida en la Parte Primera de este Convenio, total o parcialmente y sea compatible con la situación derivada del carácter de prestación de servicios de temporada de los TCP fijos discontinuos.

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 cualquiera de las modalidades de contratación que la legislación española permita en cada momento.

Artículo 2.

Dadas las peculiaridades del tráfico aéreo, que constituye la actividad esencial de Iberia, y teniendo en cuenta el carácter de concesionario de servicio público de la Compañía, el llamamiento se hará de acuerdo con las necesidades del servicio y cumplimiento de las condiciones exigidas por el puesto de trabajo.

Artículo 3.

El régimen de trabajo y descanso de los TCP con contrato temporal será, el fijado para los TCP fijos de actividad continuada en el vigente Convenio Colectivo con las particularidades que se contienen en los artículos siguientes.

Artículo 4.

En atención al carácter temporal de estos contratos, las vacaciones que sobre 30 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 12 meses de trabajo continuado. Para contratos de duración igual o superior a 12 meses, se podrán disfrutar dentro de cada año natural los días que proporcionalmente correspondan, que la Compañía asignará en función de las necesidades del servicio.

Artículo 5.

Los TCP con contrato temporal podrán optar a la situación de destacamento y residencia voluntaria, siempre que su duración sea igual o inferior a la duración de su contrato. Asimismo, les podrán ser asignados destacamentos forzosos cuando las necesidades de la Compañía lo requieran.

Artículo 6.

Los TCP que suscriban su primer contrato con la Compañía como TCP, ingresarán por el nivel 11. Por tanto, las retribuciones básicas de los TCP con contrato temporal serán las correspondientes al nivel que les corresponda de la tabla salarial vigente en cada momento en función del tiempo trabajado, complementadas con las retribuciones variables establecidas en Convenio para un TCP de nuevo ingreso en función de la actividad realizada.

A partir de 1 de abril de 1999, el cambio de un nivel al siguiente se producirá una vez cumplidos los requisitos establecidos en el artículo 29 de la Primera Parte (ver disposición transitoria novena).

Artículo 7.

Los trabajadores que suscriban contrato temporal, 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 8.

A los efectos de su posible pase a la situación de fijos de actividad continuada o fijos discontinuos, 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.

En el caso de llamamientos para nuevos contratos temporales, se seguirá el orden establecido en dicha relación de acuerdo con la legislación vigente en cada momento.

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 incomparencia al llamamiento sea debida a alguna de las siguientes causas debidamente justificadas:

- Cumplimiento de Servicio Militar o Servicio Social Sustitutorio.
- Maternidad.
- Gestación.
- Enfermedad grave.
- Nombramiento para un cargo público.

Artículo 9.

Los TCP con contrato temporal quedarán adscritos a las Flotas de Corto y Medio Radio (B-727, DC-9, B-737, MD, A-320/19/21, B-757 y A-300, o a cualquier otra flota que sustituya a estos tipos de avión realizando vuelos de corto y medio radio), en función de las necesidades de la Compañía, con un máximo del 20 por 100 sobre la plantilla fija total de TCP. En ningún caso se podrá bloquear totalmente la progresión de los TCP fijos.

No se tendrán en cuenta, a efectos del cómputo de dicho 20%, las contrataciones temporales efectuadas como consecuencia de la aplicación del artículo 37.B) (licencias no retribuidas de más de 20 años de servicio), y de la aplicación de la reducción opcional de jornada recogida en el anexo 12.

Artículo 10.

La incapacidad temporal para la prestación de servicios efectivos de vuelo quedará supeditada a la normativa general establecida para la situación de Incapacidad Temporal 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:

1. Indemnización para ambos supuestos de 2.000.000 pesetas (12.020,24 euros).
2. 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 11.

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 esta Tercera Parte del Convenio Colectivo, 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.

23611 *RESOLUCIÓN de 21 de noviembre de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de la revisión salarial del IV Convenio Colectivo de Empresas de Enseñanza Privada sostenidas total o parcialmente con fondos públicos.*

Visto el texto de la revisión salarial del IV Convenio Colectivo de Empresas de Enseñanza Privada sostenidas total o parcialmente con fondos públicos (Código de Convenio número 9908725), que fue suscrito con fecha 5 de noviembre de 2001, de una parte, por E y G, CECE y APSEC, en representación de las empresas del sector, y de otra, por FSIE, USO, FETE-UGT y CC.OO., en representación de los trabajadores del mismo, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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 resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción de la citada revisión salarial en el correspondiente Registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 21 de noviembre de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.