sitcpla
sindicato
independiente
de TCP de líneas aéreas

XVIII CONVENIO COLECTIVO

Entre la empresa IBERIA L.A.E. y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros

Contenido

Primera Parte ***1***

Capítulo I: Disposiciones Generales ***1***

Artículo 1.- Ámbito territorial 1

Artículo 2.- Ámbito personal 1

Artículo 3.- Estructura y contenido regulador 1

Artículo 4.- Ámbito temporal 1

Artículo 5.- Compensación y absorción 2

Artículo 6.- Vinculación a la totalidad 2

Artículo 7.- Trato más favorable 3

Artículo 8.- Entrada en servicio de nuevos aviones 3

Capítulo II: Principios informadores ***3***

Artículo 9.- Salvaguarda de los intereses de la Compañía 3

Artículo 10.- Dedicación, títulos, pericia y conocimientos 4

Artículo 11.- Otras ocupaciones 4

Artículo 12.- Banalización tripulantes de cabina de pasajeros 4

Artículo 13.- Legislación vigente y reglamentos internos 5

Artículo 14.- Comunicación con los tripulantes de cabina de pasajeros 6

Capítulo III: Definiciones ***6***

Artículo 15.- 6

Artículo 16.- Tripulante 6

Artículo 17.- Tripulante de cabina de pasajeros 7

Artículo 18.- Sobrecargo 7

Artículo 19.- TCP principal 8

Artículo 20.- Nivel 8

Artículo 21.- Ordenación del personal 9
Artículo 22.- Antigüedad en vuelo de tripulantes de cabina de pasajeros 9
Artículo 23.- Antigüedad administrativa 10
Capítulo IV: Ingreso, promoción y progresión 10
Artículo 24.- Admisión 10
Artículo 25.- Condiciones y pruebas de ingreso 10
Artículo 26.- Promoción 10
Artículo 27.- Cambio de funciones 11
Artículo 28.- Progresión y regresión 11
Artículo 29.- Renuncia a la progresión 13
Artículo 30.- Regresión voluntaria 13
Artículo 31.- Cambio de nivel 14
Artículo 32.- Cambio de nivel diferido 17
Artículo 33.- Opción de tripulantes de cabina de pasajeros a cambio de grupo 17
Capítulo V: Situaciones 18
Artículo 34.- Tripulantes con contrato indefinido 18
Artículo 35.- Tripulantes en periodo de prueba 18
Artículo 36.- Tripulantes de cabina de pasajeros en plantilla 18
Artículo 37.- Tripulantes en situación de actividad 19
Artículo 38.- Comisión de servicio 19
Artículo 39.- Tripulantes con licencia 19
Artículo 40.- Excedencia voluntaria 21
Artículo 41.- Excedencia por cuidado de hijo 22
Artículo 42.- Excedencia forzosa 22
Artículo 43.- Baja por enfermedad o accidente 23
Capítulo VI: Régimen de trabajo y descanso 23
Artículo 44.- Base principal 23

Artículo 45.- Base 23
Artículo 46.- Destacamento 24
Artículo 47.- Residencia 24
Artículo 48.- Destino 24
Artículo 49.- Actividad laboral 25
Artículo 50.- Tiempo fuera de base 25
Artículo 51.- Actividad aérea 25
Artículo 52.- Actividad aérea diurna 26
Artículo 53.- Actividad aérea nocturna 26
Artículo 54.- Tiempo baremo 26
Artículo 55.- Lugar de descanso 27
Artículo 56.- Período de descanso 27
Artículo 57.- Límite de actividad aérea 28
Artículo 58.- Servicio 28
Artículo 59.- Serie de servicios 28
Artículo 60.- Etapa 28
Artículo 61.- Escala 28
Artículo 62.- Tripulación de cabina de pasajeros mínima 29
Artículo 63.- Vuelo corto 29
Artículo 64.- Vuelo medio 29
Artículo 65.- Vuelo largo 29
Artículo 66.- Vuelos de situación, posición, ferry y carguero 29
Artículo 67.- Actividad en tierra 29
Artículo 68.- Imaginaria 30
Artículo 69.- Retén 31
Artículo 70.- Incidencias 31
Artículo 71.- Reincorporación de enfermedad 33

Artículo 72.- Día franco de servicio 34

Artículo 73.- Día libre 35

Artículo 74.- Vacaciones 35

Artículo 75.- Tiempo de recuperación 35

Artículo 76.- 35

Artículo 77.- Adecuación de la productividad de los tripulantes de cabina de pasajeros a los de otras compañías aéreas del mundo de análogas características 37

Artículo 78.- Limitaciones 37

Artículo 79.- Límites de actividad aérea 40

Artículo 80.- Límites máximos de horas de vuelo, contadas calzo a calzo 42

Artículo 81.- Límites de actividad aérea mensual 43

Artículo 82.- Límite de serie de servicios 43

Artículo 83.- Límite de etapas 44

Artículo 84.- Días libres 45

Artículo 85.- Preaviso 46

Artículo 86.- Descansos en vuelo 47

Artículo 87.- Períodos de descanso 47

Artículo 88.- Horas adicionales sin servicio 50

Artículo 89.- Cambios de servicio en ejecución 50

Artículo 90.- Programaciones 51

Artículo 91.- Facultades del comandante 52

Artículo 92.- Responsabilidad civil 52

***Capítulo VII: Retribuciones* 53**

Artículo 93.- Conceptos retributivos 53

Artículo 94.- Sueldo base 54

Artículo 95.- Premios de antigüedad 54

Artículo 96.- Prima por razón de viaje garantizada 54

Artículo 97.- Plus de nocturnidad 56
Artículo 98.- Plus de asistencia 56
Artículo 99.- Gratificaciones extraordinarias 56
Artículo 100.- Gratificación por cierre de ejercicio 56
Artículo 101.- Ventas a bordo 57
Artículo 102.- Dietas por destacamento 57
Artículo 103.- Dietas por residencia 57
Artículo 104.- Dietas por destino 57
Artículo 105.- Prima de responsabilidad de sobrecargo 57
Artículo 106.- Prima de responsabilidad del TCP principal 58
Artículo 107.- Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino 58
Artículo 108.- Incidencias, cursos y comisiones de servicio, imaginarias y retenes 58
Artículo 109.- Licencia retribuida 59
Artículo 110.- Vacaciones 59
Artículo 111.- Vuelos de situación 60
Artículo 112.- Dieta 60
Artículo 113.- Clases de dieta 60
Artículo 114.- Actualización de dietas 61
Artículo 115.- Establecimiento de dietas 61
Artículo 116.- Dietas en vigor 61
Artículo 117.- Cómputo de dietas 62
Artículo 118.- Complemento de dieta 62
Artículo 119.- Alojamiento 63
Artículo 120.- Alojamiento en los viajes no programados 64
Artículo 121.- Anticipo de dietas 64
Artículo 122.- Comidas de los tripulantes de cabina de pasajeros 64
Artículo 123.- Limitación 65

Artículo 124.- Revisión salarial 65

Artículo 124 bis.- Retribución flexible 68

Capítulo VIII: Atenciones sociales 69

Artículo 125.- 69

Artículo 126.- 69

Artículo 127.- 69

Artículo 128.- 70

Capítulo IX: Seguridad social complementaria y Fondo Social de Vuelo 70

Artículo 129.- 70

Artículo 130.- Concierto colectivo de vida 71

Artículo 131.- Enfermedad fuera de base 71

Artículo 132.- Edad de cese en los servicios de vuelo 71

Capítulo X: Transportes 72

Artículo 133.- Transportes 72

Artículo 134.- Renuncia a la recogida 72

Artículo 135.- Accidentes “in itinere” 73

Capítulo XI: Billetes gratuitos o con descuento 74

Artículo 136.- Billetes gratuitos a tripulantes de cabina de pasajeros 74

Artículo 137.- Concesiones a beneficiarios 76

Artículo 138.- Normas comunes 79

Artículo 139.- Equipajes 82

Artículo 140.- Destacamentos 83

Artículo 141.- Personal con pérdida de licencia, jubilado, viudos/as y huérfanos, escala de reserva y excedencia especial. 83

Artículo 142.- 85

Capítulo XII: Régimen disciplinario 86

I. Disposiciones Generales 86

Artículo 143.- Potestad disciplinaria 86

Artículo 144.- Competencia sancionadora 86
Artículo 145.- Requisitos formales 86
Artículo 146.- Tramitación del expediente disciplinario 86
Artículo 147.- Suspensión de empleo y sueldo 87
Artículo 148.- Registro 87
Artículo 149.- Antecedentes 88
II. Faltas y sanciones 88
Artículo 150.- Faltas leves 88
Artículo 151.- Faltas graves 89
Artículo 152.- Faltas muy graves 90
Artículo 153.- Sanciones 92
Cláusula adicional 93
Disposiciones transitorias 93
Disposición transitoria primera 93
Disposición transitoria segunda 93
Disposición transitoria tercera 94
Disposición transitoria cuarta 94
Disposición transitoria quinta 95
Disposición transitoria sexta 97
Disposición transitoria séptima 97
Disposición transitoria octava 97
Disposición transitoria novena 98
Disposición transitoria décima 98
Disposición transitoria undécima 98
Disposición transitoria duodécima 99
Disposición transitoria decimotercera 100
Disposición transitoria decimocuarta 101

Disposición transitoria decimoquinta 102
Disposición transitoria decimosexta 102
Disposición transitoria decimoséptima 102
Disposición transitoria decimoctava 105
Disposición transitoria decimonovena 105
Disposición transitoria vigésima 106
***Disposiciones finales* 107**
***Disposiciones adicionales* 108**
Disposición adicional primera 108
Disposición adicional segunda 109
Disposición adicional tercera 109
Disposición adicional cuarta 109
Disposición adicional quinta 110
Disposición adicional sexta 111
Disposición adicional séptima 111
Disposición adicional octava 112
Disposición adicional novena 113
Disposición adicional décima 113
Disposición adicional undécima – Operación Level BCN 114
Disposición adicional duodécima 114
Disposición adicional decimotercera - Elearning 116
Disposición adicional decimocuarta 117
Disposición adicional decimoquinta 119
Disposición adicional decimosexta 119
Disposición adicional decimoséptima 120
Disposición adicional decimoctava 121
Disposición adicional decimonovena 121

Disposición adicional vigésima 122
Anexo 1 A ***123***
Anexo 1 B ***126***
Anexo 2 ***127***
Anexo 3 ***137***
Anexo 3, I 137
Anexo 3, II 140
Anexo 3, III 143
Anexo 3, IV 146
Anexo 3, V 149
ANEXO 4 ***152***
VESTUARIO 152
ANEXO 5 ***152***
VACACIONES 152
1. NORMAS GENERALES 152
2. PETICIONES 160
3. ASIGNACION DE TURNOS 162
4. PUNTUACIÓN 165
5. CALENDARIO 166
INSTRUCCIONES DE CUMPLIMENTACIÓN 167
DISPOSICIÓN TRANSITORIA 169
ANEXO 6 ***170***
ROTACIONES DE DESTACAMENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS 170
1. NORMAS COMUNES 170
2. PUNTUACION Y NUMERO DE SITUACIONES 170
3. PETICIONES 171
4. ASIGNACION 172
5. SITUACIONES ESPECIALES 173

DISPOSICIÓN ADICIONAL 174

ANEXO 7 175

SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA 175

Artículo 1.- ENFERMEDAD 175

Artículo 2.- ACCIDENTE DE TRABAJO O ENFERMEDAD PROFESIONAL 175

Artículo 3.- NORMAS COMUNES 175

Artículo 4.- RECURSOS 177

ANEXO 8 178

PARTICIPACION, APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO 178

1. FUNCIONES DE LAS SECCIONES SINDICALES 178

2. FUNCIONES DEL COMITE DE EMPRESA 179

3. REPRESENTACION 181

4. COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL CENTRO DE TRABAJO DE VUELO 182

APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL CONVENIO 182

COMISIONES 183

ANEXO 9 184

LIMITES DE ACTIVIDAD AEREA EN EJECUCION 184

ANEXO 10 A) 186

TABLA DE DESCANSOS PARA LÍNEAS DE MÁS DE 8 HORAS DE TIEMPO DE VUELO DENTRO DE LOS LÍMITES DE ACTIVIDAD AÉREA DEL Artículo 79.- 186

ANEXO 10 B) 186

TABLA DE DESCANSOS PARA ACTIVIDADES AEREAS SUPERIORES A LAS ESTABLECIDAS EN EL Artículo 79.- DEL CONVENIO COLECTIVO 186

ANEXO 11 187

BASE CÁLCULO FONDO SOCIAL 187

b) Efectividad 187

TCP'S 187

BASE CÁLCULO 2022 187

TCP'S ***187***

ANEXO 12 ***188***

PRINCIPIOS BÁSICOS REDUCCIÓN OPCIONAL DE JORNADA 188

ANEXO 13 ***193***

OPERACIÓN A-321 XLR 193

Segunda parte ***196***

REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE LOS TRABAJADORES FIJOS DISCONTINUOS 196

CONCESIÓN DE BILLETES GRATUITOS Y CON DESCUENTO AL PERSONAL FIJO DISCONTINUO TRIPULANTE DE CABINA DE PASAJEROS 201

Tercera parte ***203***

REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE LOS TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS CON CONTRATO DE DURACIÓN DETERMINADA 203

GLOSARIO

A

Accidente de trabajo, 175
Accidentes “in itinere”, 73
Actividad aérea, 25
Actividad aérea, límite, 28
Ámbito, 1
Antigüedad, 9, 10

B

Baja por enfermedad o accidente, 23
Base, 23,24
Billetes gratuitos o con descuento, 74
Billetes gratuitos y con descuento al personal fijo discontinuo, 201

C

Cambio de funciones, 11
Cambio de grupo, 17
Cambio de nivel, 14, 17
Cambio de nivel diferido, 16
Cambios de servicio en ejecución, 50
Cese temporal y definitivo en vuelo, 127
Comidas, 64
Comisión de Interpretación y Vigilancia, 182
Comisión de servicio, 19
Cursos, 58

D

Destacamento, 24, 33, 36, 42, 45, 46, 83
Día franco de servicio, 34
Días libres, 45
Dietas, 57, 61, 64

E

Enfermedad fuera de base, 71
Enfermedad, reincorporación, 33
Equipajes, 82
Escala, 28
Escalafón, 9
Etapa, 28
Etapas, límites de, 43
Excedencia Especial, 83
Excedencias, 21, 22
Expediente disciplinario, 86

F

Faltas y sanciones, 88
Fijos discontinuos, regulación, 196
Fondo Solidario, 69
Funciones de los TCP, 7

G

Gestación, 128
Gratificaciones, 56

H

Horas de vuelo, límites máximos, 42
Hoteles, 63

I

Imaginarias, 33, 58
Incidencias, 31, 58

L

Licencia retribuida y no retribuida, 19, 20, 59

P

Períodos de descanso, 47
Preaviso, 46
Prima de responsabilidad de sobrecargo, 57
Prima por razón de viaje garantizada, 54
Programaciones, 51

R

Recogida, servicio de, 72
Reducción de jornada por guarda legal, 36
Régimen de trabajo y descanso, 23
Revisión salarial, 65

T

Tablas de descansos en vuelo, 186
Tablas salariales, 123 - 126
Tiempo baremo, 26
Tiempo de recuperación, 35
Tiempo fuera de base, 25

V

Vacaciones, 35, 59, 152
Vestuario, 152
Vigencia del Convenio, 1
Vuelo corto,medio y largo, 29
Vuelos de situación, posición, ferry y carguero, 29

Primera Parte

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, Sociedad Anónima Operadora, Sociedad Unipersonal (en adelante IBERIA), encuadrados en el grupo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP), en las situaciones contempladas en el mismo.

Artículo 3.- Estructura y contenido regulador

El presente Convenio Colectivo se estructura en tres partes, la primera de ellas dedicada a la regulación de las condiciones de trabajo de los trabajadores fijos y las dos restantes al establecimiento de las condiciones específicas a aplicar, por la naturaleza de su vinculación contractual, a los trabajadores fijos discontinuos y a aquellos con contrato temporal.

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 4.- Ámbito temporal

El presente Convenio entra en vigor el día 1 de enero de 2019. Su vigencia se extenderá desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre del año 2025, excepto para

aquellos temas concretos en que de manera expresa se dispongan vigencias distintas.

Será prorrogable por la tácita, 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 5.- 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 6.- Vinculación a la totalidad

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

Si la jurisdicción competente anulase o modificase sustancialmente alguna de sus cláusulas en su actual redacción, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar si resulta posible proceder a alguna adaptación para, respetando el mandato judicial, mantener la vigencia del resto del articulado del Convenio o si, por el contrario, la anulación o modificación de tal o tales cláusulas obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes se hubieran hecho.

Específicamente, en caso de impugnación judicial del régimen transitorio relativo a la antigüedad, y/o de los preceptos que regulan el régimen sobre limitaciones de los efectos económicos expresamente pactados para todos los colectivos, derivados de la nueva estructura salarial y sistema de cambio de nivel, y de que por sentencia firme se declare la nulidad de los mismos, y/o se reconozca, en todo o en parte, e individual o colectivamente, a los trabajadores a los que no se apliquen, el derecho a su aplicación, las partes se obligan, en el seno de la Comisión Negociadora, a alcanzar un acuerdo en el que se establezcan los ajustes oportunos a fin de que la ejecución de dicha sentencia no conlleve un incremento de la masa salarial pactada en el Convenio o generar costes adicionales a los expresamente pactados y previstos en el mismo.

En este sentido, se establece un plazo de 30 días para alcanzar un acuerdo desde que la correspondiente negociación en el seno de la Comisión Negociadora fuese instada.

Transcurrido el anterior plazo sin que se hubiese alcanzado un acuerdo, ambas partes convienen, con el objeto de evitar el conflicto, someter el tema a un Arbitraje. La designación del Árbitro deberá producirse de mutuo acuerdo entre las partes. En caso de que no fuera posible llegar a un acuerdo sobre dicha designación, se acepta que la misma se adopte por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social. El árbitro designado dispondrá de un plazo de 30 días para dictar el correspondiente Laudo que resuelva el tema bajo la premisa anterior, esto es, no incremento de la masa salarial prevista. No obstante, el referido plazo podrá prorrogarse a solicitud del Árbitro y con acuerdo de ambas partes

Durante el periodo en que se desarrolle la citada negociación y, en su caso, el Arbitraje, se mantendrá la aplicación de los conceptos y artículos afectados por la sentencia con carácter cautelar, de modo que el acuerdo que se alcance o, en su caso, el Laudo que se dicte, se aplicará con los efectos retroactivos que, en su caso, procedan con la finalidad de respetar la premisa señalada, es decir, no incremento de la masa salarial pactada en el Convenio.

Artículo 7.- 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 T.C.P.

Artículo 8.- 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 9.- 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 10.- 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 11.- 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 12.- 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 13.- 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 Compendio de Normas de TCP. 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 Compendio de Normas de TCP, 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.

Artículo 14.- Comunicación con los tripulantes de cabina de pasajeros

Las comunicaciones de Iberia con los Tripulantes de Cabina de Pasajeros respecto a programación mensual, vacaciones, nóminas, notas informativas, revisión de manuales, preavisos y ofertas de licencias no retribuidas, destacamentos, residencias y destinos, se podrán realizar a través de IBnet y/o por otros medios/soportes que las nuevas tecnologías permitan, como Incivox, CD, sms, etc.

Asimismo, y en la medida en que los tripulantes disponen de un correo corporativo, expresamente se acuerda que cualquier comunicación escrita entre el tripulante y la Compañía podrá realizarse a través de la utilización de dichas direcciones de correo, asumiendo el tripulante la obligación de revisar con regularidad su dirección de correo corporativo y mantenerlo operativo. El incumplimiento de dicho compromiso no podrá generar sanción disciplinaria alguna.

No obstante lo anterior, no se podrá utilizar este sistema de comunicación para los temas relacionados con la programación del TCP, a excepción de la notificación de la programación mensual que se deberá producir en los términos establecidos en el Convenio Colectivo, así como para la notificación de expedientes disciplinarios ni sanciones.

Capítulo III: Definiciones

Artículo 15.-

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 16.- 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 17.- 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.

En concreto, para los TCP adscritos a la operación de Narrow Body estas tareas comprenden, entre otras, las funciones de:

- Embarque: los TCP acompañarán a los clientes al avión tanto cuando el embarque se produzca en finger como en remoto.
- Preparación del avión en los vuelos en los que se ofrezca Servicio a Bordo de Pago o aquel que le sustituya en un futuro: recogida de restos en cabina de pasaje y baños (salvo casos de higiene que necesiten servicio de limpieza), reponer cabezales si es necesario, cruzar cinturones, mantas y almohadas dobladas y ubicadas.
- Movimiento de cortinas.
- Movimientos de equipos en escalas.
- Y funciones similares a las realizadas por otras compañías, que se analizarán en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio.

Artículo 18.- 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 19.- 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 20.- 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:

Nivel 1 D
Nivel 1 C
Nivel 1 B
Nivel 1 A
Nivel 1
Nivel 2
Nivel 3
Nivel 4
Nivel 5
Nivel 6
Nivel 7
Nivel 8
Nivel 9
Nivel 10
Nivel 11
Nivel 12

Artículo 21.- 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 CAPITULO IV: INGRESO, PROMOCIÓN Y PROGRESIÓN 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 22.- Antigüedad en vuelo de tripulantes de cabina de pasajeros

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 regirán por lo dispuesto en el Artículo 40.

Artículo 23.- 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 24.- 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 25.-.

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 25.- 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 SEPE.

Artículo 26.- Promoción

La promoción de los TCP podrá darse por el cambio de funciones.

Artículo 27.- 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 105.-.

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

Artículo 28.- 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 21.-y el Artículo 22.-.

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 30.-.

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 1º 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.

El cambio de flota podrá producirse en cualquier momento a lo largo del mes, garantizándose que el TCP permanezca en la nueva flota al menos 30 días.

Los días sin servicio correspondientes se prorratearán en función de los días en que el TCP esté en cada flota.

Artículo 29.- 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 renuncias se anularán por orden inverso a la antigüedad en vuelo, hasta cubrir dichas necesidades.

d) Las renuncias 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 30.- 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 renuncias 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 renuncias voluntarias.
4. La notificación al TCP de la concesión de la regresión voluntaria se realizará con la programación mensual.
5. Una vez transcurrido el periodo 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 31.- Cambio de nivel

1.- El cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el TCP se cumplan las condiciones siguientes:

a) Permanecer los años de servicio efectivos que se señalan a continuación en el nivel alcanzado:

Del 12 al 11: Cuatro años

Del 11 al 10: Cuatro años

Del 10 al 9: Tres años

Del 9 al 8: Dos años

Del 8 al 7: Dos años

Del 7 al 6: Dos años

Del 6 al 5: Dos años

Del 5 al 4: Dos años

Del 4 al 3: Dos años

Del 3 al 2: Dos años

Del 2 al 1: Dos años

Del 1 al 1A: Tres años

Del 1A al 1B: Cinco años

Del 1B al 1C: Tres años

(Ver Disposición transitoria octava)

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% 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.

e) Además, para el cambio de nivel, el TCP deberá cumplir la condición que se indica a continuación, en función de la flota a la que esté adscrito el TCP y/o de la función que desempeñe:

- Del 8 al 6:
    - Estar adscrito a la flota de Narrow Body y desempeñar la función de Sobrecargo en la misma o

- Estar adscrito a la flota de Wide Body, con independencia de la función que desempeñe.

- Del 6 al 4:

  - Estar adscrito a la flota de Wide Body, con independencia de la función que desempeñe.

- Del 4 al 1D:

  - Estar adscrito a la flota de Wide Body, y desempeñar la función de Sobrecargo en la misma.

f) Todos aquellos tripulantes que, en virtud del sistema de cambio de nivel fijado en este Convenio, alcancen el nivel 3, podrán alcanzar el nivel 1C, salvo que realicen la función de Sobrecargo, en cuyo caso podrán alcanzar el nivel 1D.

2.- Si un TCP cambiase de flota y/o función y hubiese alcanzado un nivel superior al que le correspondiese en base a su nueva situación se actuará conforme se señala a continuación:

a) Si la decisión del cambio de flota/función responde a motivos operativos, se le respetará al TCP el nivel alcanzado hasta esa fecha, aun cuando éste fuera superior al que le correspondiese por su nueva situación, quedando en suspenso el cómputo de tiempo de permanencia a efectos del requisito establecido en los puntos 1.- a) y d) de este Artículo, así como el del número de horas establecido en el punto 1.- b) y d) de este Artículo.

No obstante, si en un futuro quedase adscrito nuevamente a una flota de Wide Body y/o desempeñase la función de Sobrecargo se reanudará el cómputo del tiempo establecido en los puntos 1.- a) y d) de este Artículo, así como el del número de horas establecido en el punto 1.- b) y d) de este Artículo, no teniéndose en cuenta el número de horas realizadas ni el tiempo en el que el TCP ha permanecido en un nivel superior al nivel máximo que le hubiera correspondido en su flota/función.

b) Si la decisión del cambio de flota/función responde a la voluntad del TCP o a una decisión empresarial no basada en razones operativas, el TCP pasará a ocupar el nivel que le corresponda en función de la nueva flota y función que desempeñe, sin que se le reconozca ningún derecho económico por la función y/o flota que hubiese desempeñado con anterioridad.

3.- A los efectos de los puntos 1.-, a) y d) de este Artículo, las licencias no retribuidas comprendidas en el apartado B del Artículo 39.- se computarán como tiempo de permanencia en el nivel.

Durante las situaciones de suspensión del contrato por riesgo para el embarazo, descanso por nacimiento y cuidado del menor o suspensión del contrato por riesgo para la lactancia no será de aplicación el requisito de horas de vuelo establecido en los apartados 1.-, b) y d) de este artículo para el cambio de nivel.

Artículo 32.- Cambio de nivel diferido

Cuando a un TCP, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados 1.- a) y 1.- b) del Artículo anterior le quede diferido su cambio de nivel por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado 1.- 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 33.- Opción de tripulantes de cabina de pasajeros a cambio de grupo

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

Todo 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 23.-, sobre antigüedad administrativa. En el supuesto de no superar el período de prueba volvería a su situación como TCP.

Capítulo V: Situaciones

Artículo 34.- Tripulantes con contrato indefinido

La Compañía podrá celebrar contratos indefinidos sometidos a la legislación vigente.

Artículo 35.- Tripulantes en periodo 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 36.- 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.
- 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 cuidado de hijo menor de tres años.

Artículo 37.- Tripulantes en situación de actividad

Se encontrarán en situación de actividad los TCP que desempeñen las funciones 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 38.- 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 39.- 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

Enfermedad grave, fallecimiento, entierro o funeral del cónyuge, hijos, padres y hermanos, abuelos y nietos, incluso parentesco político. A las parejas de hecho se les dará el mismo tratamiento que a los cónyuges.

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

2.- 15 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. A las parejas de hecho se les dará el mismo tratamiento que a los cónyuges

4.- Hasta un máximo de 5 días al año con carácter retribuido para la realización de exámenes necesarios para la obtención de títulos o certificaciones académicas reconocidas por el Ministerio que tenga atribuidas las competencias educativas y universitarias.

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 punto1, apartado 1.12, 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 de duración determinada necesarias para cubrir las licencias no retribuidas contempladas en los párrafos anteriores de este apartado no computarán a efectos del cálculo del límite del 15 % 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 40.- 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 cuatro 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.

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, así como los reentrenamientos y pruebas precisos. Con la aptitud médica y su Licencia en regla, formalizará el alta administrativa, teniendo en cuenta lo establecido en el párrafo anterior.

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 21.- y Artículo 22.- vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo y función.

Este derecho sólo podrá ser ejercitado nuevamente por el mismo trabajador si han transcurrido dos años desde el final de la anterior excedencia.

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 41.- Excedencia por cuidado de hijo

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. Igualmente corresponderá esta excedencia en el resto de supuestos regulados en el artículo 46.3 del Estatuto de los Trabajadores.

Durante el primer año de excedencia no será de aplicación el punto 1.- b) del Artículo 31.-

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 42.- 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 43.- 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 punto 1.- b) del Artículo 31.-, 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 primera: definiciones

Artículo 44.- Base principal

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

Artículo 45.- Base

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

Ambas partes acuerdan la posibilidad de que la empresa pueda establecer una base en Barcelona donde se programen los servicios de vuelo, siempre que se cumplan las siguientes premisas:

- Serán voluntarias para ambas partes, a excepción de lo previsto para destacamento, destino y residencia en el presente Convenio.
- No supondrá ningún coste para la Compañía a excepción de lo previsto para destacamento, destino y residencia en el presente Convenio.
- El retorno a la Base Principal no se considerará movilidad geográfica ni generará ningún derecho a ningún tipo de indemnización, pero sí el preaviso que se acuerde.
- La adscripción tendrá una duración de 12 meses

Artículo 46.- 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 31 días.

Artículo 47.- 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 48.- 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 49.- 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 50.- 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 432 horas al mes.

El máximo número de noches fuera de base será de 18 por mes.

Artículo 51.- 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.

La hora de presentación en el Aeropuerto de Madrid será 60 minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y medios y 75 minutos en los vuelos largos.

La hora de presentación en el resto de aeropuertos será de 45 minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y medios y 60 minutos en los vuelos largos.

No obstante lo anterior, independientemente de la duración del vuelo, la presentación en el Aeropuerto de Madrid, para los aviones A-340 o aviones que lo

sustituyan, se efectuará siempre con 75 minutos, y con 60 minutos en el resto de aeropuertos”

En todos los vuelos ETOPS, independientemente de su lugar de origen, la hora de presentación será 75 minutos antes.

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

Artículo 52.- Actividad aérea diurna

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

Artículo 53.- 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 54.- Tiempo baremo

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

En el cómputo de los tiempos baremo, 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% 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. Para el caso concreto del A-350, los tiempos baremo aplicables serán los correspondientes a los calculados para los aviones A-340 conforme a lo regulado en este artículo; en caso de que Iberia dejase de operar el A-340, se tomarán como referencia los cálculos del A-330.

No obstante lo anterior, si el promedio de los tiempos reales de vuelo por cada trayecto, obtenido a partir de los datos estadísticos del mes anterior proporcionados por la Dirección de Operaciones de la Compañía, fuera superior al tiempo baremo calculado al amparo de lo dispuesto en este artículo, se aplicará, a efectos retributivos, el citado promedio de tiempos reales de vuelo.

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

Se acuerda la creación de una Comisión para revisar la adecuación del cálculo de Tiempo Baremo realizado por la Dirección de Operaciones de la Compañía, conforme a los criterios de este artículo.

Artículo 55.- 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 56.- 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 57.- Límite de actividad aérea

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

Artículo 58.- Servicio

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

Artículo 59.- Serie de servicios

Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base, vacaciones, días de recuperación, licencias retribuidas y no retribuidas, gestación, descanso por maternidad/paternidad, enfermedad o accidente.

(Ver Disposición adicional primera).

Artículo 60.- Etapa

El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

Artículo 61.- 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 5 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 5 horas.

Artículo 62.- Tripulación de cabina de pasajeros mínima

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

Artículo 63.- Vuelo corto

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

Artículo 64.- Vuelo medio

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

Artículo 65.- Vuelo largo

El de duración superior a tres horas.

Artículo 66.- 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 67.- 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 49.-

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 vuele 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 68.- 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.- del Convenio.
- El disfrute del descanso de la noche natural, contenido en el Artículo 87.-, (7), del Convenio.

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, para los vuelos de largo radio, a los TCP en situación de imaginaria, que no hayan efectuado ésta en los locales fijados por la Compañía, se les podrá asignar un vuelo cuya presentación se efectúe entre las 00:01 y las 01:00 horas del día siguiente. Asimismo, la imaginaria que se realice en los locales fijados por la Compañía tendrá la duración máxima establecida en la normativa vigente.

No obstante lo anterior, la imaginaria que venga precedida de un día libre se iniciará a las 06:00 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 07:00 horas del día siguiente.

Artículo 69.- Retén

Situación en la que el TCP se halla 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.

En la base de Barcelona destinada a la operación de Narrow Body, la Compañía podrá programar la figura del retén, a fin de garantizar la estabilidad de las programaciones en dicha base.

La programación de esta figura en esta base deberá cumplir lo establecido a continuación:

Se programará un máximo de 2 veces al mes por tripulante.

Tras la programación de un retén, se programará a continuación un día de actividad.

Se compensará con el abono de 40 € brutos cada día de retén programado en que no se haya asignado finalmente ninguna actividad de vuelo.

Artículo 70.- 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.

Se saltará el turno de Incidencias cuando:

- El TCP vuele por primera vez en la flota y tenga que realizar el curso durante el mes de Incidencias (este criterio no será de aplicación en el mes de diciembre, al estar afectado por los sorteos) y/o
- Un TCP tenga asignados 5 o más días de ausencia en el mes y/o
- El TCP tenga al inicio de ese mes de Incidencias una línea que provenga del mes anterior (C/I), siempre que los TCP en esa situación superen el 35% del total de los TCP con Incidencias en la flota y función para un mes determinado y/o
- El TCP esté reducido de actividad o contratado a tiempo parcial y el número de TCP en esa situación supere el 10 % del total de los TCP en incidencias en la flota y función para un mes determinado. En el mes de diciembre, este porcentaje será de un 15%.

A partir del mes de julio de 2009, se establecerá un contador específico para los turnos de Incidencias de los meses de julio y agosto, de modo que ningún TCP repita incidencias en alguno de estos dos meses, en tanto en cuanto, no se haya completado la rotación acumulativa.

En el caso de que un tripulante sea candidato a realizar incidencias en noviembre, así como a entrar en el sorteo de incidencias del mes de diciembre, se priorizará su inclusión en el sorteo de diciembre, saltándosele el turno en el mes de noviembre. Todo ello sujeto a la medida en que la planificación y capacidad productiva lo permitan.

En ningún caso se programarán dos meses de incidencias de manera consecutiva.

La situación se restablecerá el mes siguiente.

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 "Incivox" 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 06:00 horas.

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.- del Convenio Colectivo que sí aparecerán programados. Todos los días del mes tendrán el tratamiento previsto en el Artículo 108.-, con la excepción de los referidos días libres recogidos en el punto a) del Artículo 84.- del Convenio Colectivo.

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 71.- Reincorporación de enfermedad

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, asimilarle a la situación de Incidencias, en cuyo caso se le programarán los días libres que le correspondan, no siéndole de aplicación lo dispuesto en el párrafo 11 del Artículo 70.-. Asimismo, se regirá, a efectos de realización de servicios, por lo previsto con carácter general en el Artículo 70.- para la situación de Incidencias, y, a efectos económicos, por lo establecido en el Artículo 108.-.

Esta circunstancia no afectará a lo dispuesto en el segundo párrafo del citado Artículo 70.- en materia de cómputo de número de incidencias realizadas ni afectará a la rotación de este servicio entre los TCP de la Flota correspondiente.

Artículo 72.- 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.

Cuando los días francos aparezcan en la programación mensual, el servicio deberá ser asignado y notificado al TCP antes de las 22.00 horas del día anterior. Si no le ha sido asignado servicio dentro del plazo marcado, el TCP quedará relevado de cualquier otra obligación durante el día franco de servicio.

Asimismo, se considerará que quedan francos de servicio con carácter sobrevenido:

a. Los días en los que el TCP hubiera tenido asignado algún vuelo y se produzca una cancelación o modificación en el pairing asignado al TCP.

b. Cuando se produzcan reincorporaciones de enfermedad, el TCP no tenga programación asignada para el resto de ese mes y no se haya hecho uso por la Compañía de la posibilidad establecida en el Artículo 71.- de asimilar al TCP a la situación de Incidencias.

En los casos, a) y b), el TCP deberá contactar con “Incivox” entre las 20.00 y 22.00 horas locales del día anterior al franco de servicio, con objeto de informarse del posible servicio asignado. Si el día anterior fuese un día libre, establecerá contacto con “Incivox” 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 06.00 horas.

Única y exclusivamente en el caso del punto a) y por este motivo, se garantizará que, si inmediatamente a continuación del pairing cancelado o modificado, el TCP tenía asignado otro pairing, el día en que éste comenzaba, mantendrá asignada la actividad aérea que dicho pairing contemple, siempre y cuando no surjan circunstancias que

obliguen a cancelación o modificación del mismo por parte de la Compañía.

Artículo 73.- 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. Mantendrá el carácter de día libre aquel en el que, por aplicación de lo establecido en el apartado c) del Artículo 84.-, al TCP le haya sido programado reconocimiento médico.

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 74.- Vacaciones

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

Artículo 75.- 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% de la media de las horas voladas en su flota o flotas, en la función en que hayan permanecido durante ese tiempo.

Artículo 76.-

1. Ejecución Opcional del Coeficiente de Programación.

Los TCP, cumplidos los 57 años de edad y hasta que cumplan los 62 años, podrán optar por no volar más de 70 horas al mes. No obstante, si ese mes no se programase ninguna serie de servicios de un día de duración el límite máximo será de 75 horas.

Se les compensará con días sin servicio adicionales, de tal modo que se les garantice un mínimo de 3 días sobre los establecidos en la Disposición Adicional Primera.

No se exige ningún requisito de antigüedad en vuelo para poder solicitar esta opción.

El TCP deberá realizar su solicitud antes del 1 de septiembre del año anterior.

Esta opción tendrá una duración de un año natural.

Cumplido el plazo correspondiente, el TCP podrá solicitar continuar acogido a esta opción por períodos adicionales coincidentes con el año natural, debiendo comunicar su deseo de prórroga antes del 1 de septiembre del año anterior.

En cualquier caso, esta opción terminará en el momento en que el TCP cumpla los 62 años, con independencia de que no haya finalizado el año natural.

La opción quedará en suspenso durante los destacamentos, residencias y destinos, teniendo derecho a continuar en esta situación el TCP a su regreso a la base principal por el tiempo que restase de su concesión.

Una vez comenzado el disfrute de esta opción, el TCP no podrá renunciar a la misma hasta que no se produzca la finalización del período concedido.

Los TCP que se encuentren disfrutando de la ejecución opcional del coeficiente de programación no podrán causar baja en la Compañía a través de la figura de la Excedencia Especial hasta que no haya finalizado la ejecución opcional del coeficiente de programación. No obstante lo anterior, sí podrán pasar a la situación de Excedencia Especial si esto se produce justo antes de cumplir 62 años.

(Ver Disposición transitoria decimoctava)

2. Reducción de jornada por guarda legal de un menor o cuidado de familiar enfermo.

Los TCP que por razones de guarda legal tengan a su cuidado directo algún menor de doce años o personas con discapacidad que no desempeñe otra actividad retribuida, podrán reducir, su actividad en vuelo entre el 12,5% y el 50% sobre los límites máximos de horas de vuelo establecidos para cada flota en el Artículo 80.-, 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 media del año anterior para la flota y función en la que se encuentren en cada momento.

El mínimo de días sin servicio resultante según lo establecido en el párrafo anterior no podrá ser inferior a los correspondientes al mismo porcentaje de reducción en el Anexo 12.

Como excepción a lo anterior, en Wide Body, una vez al trimestre natural, la Compañía podrá disponer en programación de uno de los días sin servicio a los que se refiere la DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA, según el régimen establecido en la citada disposición.

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 segunda: 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 períodos de descanso correspondientes y procurando no ajustarse al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

En los meses de enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio, octubre, noviembre y diciembre no se podrá programar dentro del mismo mes el quinto vuelo completo transoceánico o de duración similar, entendiendo por vuelo completo el que comprende el vuelo de salida de la base y el de regreso a la misma. Como excepción a lo anterior, en uno de los meses que compongan el trimestre natural, podrán programarse 5 vuelos completos transoceánicos o de duración similar, de forma que no se superen en el mismo los 13,5 vuelos transoceánicos.

En los meses de julio, agosto y septiembre se podrán programar en el mismo mes cinco vuelos completos transoceánicos o de duración similar.

Para la elaboración de las programaciones mensuales de las flotas de Narrow Body, 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 Narrow Body, 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 los tres párrafos anteriores 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.

Ante la imposibilidad de aplicación de lo establecido en el párrafo anterior una vez se implemente el Sistema Concilia, a partir de ese momento se aplicará lo siguiente: los días de ocupación deben ser distribuidos en la programación mensual con tanta

igualdad como sea posible entre los TCP que desempeñan las mismas funciones en una flota determinada y estén en la misma base.

No obstante, en el grupo de trabajo del Sistema Concilia se analizarán los distintos factores que puedan dificultar el reparto señalado en el párrafo anterior.

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 de un período de vacaciones, la programación de los restantes días de actividad estará proporcionada en cuanto al número de días libres, etc., a los correspondientes niveles de actividades y descansos establecidos para un mes. En el caso de las horas de vuelo programadas, el límite aplicable será el estrictamente proporcional respecto al límite máximo mensual correspondiente en cada caso, al que a continuación se añadirán las horas de vuelo que correspondan según el cuadro adjunto, en función de los días de vacaciones.

Días Vacaciones	1	2	3	4	5	6	7	8-10	11-13	14-16	17-18	19-20	21-22	23-31
Dif. Horas Vuelo	1	2	3	4	5	6	6,5	7	7,5	8	8,5	9	9,5	10

En el caso de que el TCP esté disfrutando ese mes de una reducción de jornada del artículo 76.2 o del Anexo 12, las horas de vuelos adicionales a añadir se calcularán partiendo de la tabla anterior de modo inversamente proporcional a su porcentaje de reducción.

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)	Nº 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

Independientemente de los límites recogidos en este artículo, si el límite legal vigente en cada momento es más restrictivo, se aplicará éste.

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 la normativa vigente, sin descanso en vuelo o con descanso en vuelo, según corresponda.

Los límites resultantes figuran como Anexo 9 y Disposición adicional quinta, respectivamente.

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:

	Resto de meses	Junio, julio, agosto, septiembre
Horas al mes	90	95
Horas trimestre	270 (*)	285 (*)
Horas al año	900	900

(*) En el trimestre compuesto por los meses abril, mayo y junio el límite trimestral será de 275 horas.

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 54.-.

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

Artículo 81.- Límites de actividad aérea 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 África, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada TCP, este límite podrá ser ampliado a un máximo de cinco días. Si en el 5º día se hace escala en la base, el TCP tendrá derecho a ser relevado.

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

A estos efectos, se tendrá en cuenta qué porcentaje del límite para el servicio con el que se origina la mezcla se ha consumido, y se aplicará el resto del porcentaje al límite establecido para el tipo de servicio con el que finaliza, sumando el resultado a los días consumidos en el primer tipo de servicio, redondeándose en exceso. A título informativo a continuación se indica un ejemplo en el que la mezcla de serie de servicios se inicia con un servicio de corto radio y finaliza con uno de largo radio

Días consumidos	% sobre limite serie de servicios	Nº días disponibles	Total límite
1	25 %	7	8
2	50%	5	7
3	75 %	3	6
4	100 %	--	4

Este mismo procedimiento se tendrá en cuenta para el cálculo de una eventual ampliación de la serie de servicios por incidencias en la ejecución. En cualquier caso, después de una serie de servicios de corto y medio radio al límite, el TCP quedará relevado de todo servicio.

En la misma serie de servicios, un vuelo trasatlántico o de duración similar no podrá ir precedido de un pairing que: tenga todos sus vuelos de duración inferior a 6 horas de tiempo de vuelo y tenga actividad aérea programada en la fase de ritmo circadiano de mínimo rendimiento (WOCL) cuyo horario establece la Subparte Q de las EU-OPS.

En la misma Serie de Servicios, un vuelo trasatlántico o de duración similar no podrá ir precedido de un pairing que: tenga todos sus vuelos de duración inferior a 6 horas de tiempo de vuelo y tenga más de 10 horas de actividad aérea programada en el día anterior al del vuelo trasatlántico o de duración similar.

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 Narrow Body y nueve días naturales libres mensuales (27 días naturales libres por trimestre natural) en las Flotas de Wide Body, 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 reconocimiento médico se programará en uno de los días libres establecidos en el primer párrafo de este artículo, excepto los recogidos en la letra a) de este artículo.

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% de dicha dieta, alojándose en el hotel designado, según lo establecido en el Artículo 119.- cuyo coste será a cargo de la Compañía.

g) Cuando un 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.

(Ver Disposición adicional primera)

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, según lo recogido en el Artículo 14.-, 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 Wide Body 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 10 A), 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 Wide Body 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 B).
- 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 B).

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 B) 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.

(6 bis)

Cuando se realicen vuelos de largo radio de más de una etapa que excedan los límites de actividad aérea del Artículo 79.-, ambas partes (Compañía y Representantes de los TCP) pactarán la realización de dichos vuelos para que puedan llevarse a cabo.

(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) de este 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% 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 % de la hora atípica correspondiente a su nivel.

En todo caso, se garantizará el periodo de descanso contemplado en el punto (3), apartado b) de este Artículo 87.-.

(8)

Independientemente de los períodos de descanso recogidos en este artículo, si el límite legal vigente en cada momento es más amplio, se aplicará éste.

Artículo 88.- Horas adicionales sin servicio

Los TCP de las flotas A-320/19/21 y MD 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.

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 Gestor 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 Gestor 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 las 24:00 horas del día 25 de diciembre, y las 12:00 horas del día 31 de diciembre y 24:00 horas del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los TCP de las respectivas flotas, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

1. Quedarán excluidos:

   a. Aquellos TCP que tengan vacaciones o licencia no retribuida en la segunda quincena de diciembre con una duración mínima de 10 días ininterrumpidos.

   b. Los mandos que se relacionan en el Anexo 5, punto 1.11, al no estar incluidos en la programación normal de las flotas.

2. El TCP podrá manifestar su preferencia por volar en alguno de los dos períodos de fiesta (Nochebuena/Navidad o Nochevieja/Año Nuevo).

El día 1 de enero aparecerá en las programaciones del mes de diciembre, únicamente a efectos informativos y de reparto de líneas de sorteo, siendo considerado de la programación del mes de enero, a todos los efectos. No obstante, al estar los servicios que se realicen esos días afectados por los sorteos,

la realización de las Incidencias correspondientes a dicho día se llevará a cabo por los TCP a los que les hubiese correspondido Incidencias en el 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 repetir 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.

4.- Compensación circunstancias operativas

c) Gastos Compensatorios:

1.- Dietas.

2.- Dietas de destacamento, residencia o destino.

d) Otras percepciones:

1.- Ventas a bordo.

Artículo 94.- Sueldo base

Los sueldos base son los expresados en el Anexo 1A.

Artículo 95.- Premios de antigüedad

El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio de antigüedad, un 0.8% 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.

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 1A.

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 1A.

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.

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 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% 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 53.-, con un incentivo del 25 %.

Artículo 98.- Plus de asistencia

Se establece un plus de asistencia al trabajo cuyo importe mensual será el establecido en el Anexo 1 B a tal efecto.

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.- 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 101.- Ventas a bordo

En concepto de comisión por Ventas a Bordo, los TCP percibirán el 15% 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 regirán las mencionadas ventas.

Artículo 102.- 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) del Convenio Colectivo.

Artículo 103.- 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 104.- 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 105.- Prima de responsabilidad de sobrecargo

El Sobrecargo percibirá una gratificación consistente en el 30% 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% anual con un máximo consolidado del 75%. 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%. 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 106.- Prima de responsabilidad del TCP principal

El TCP Principal percibirá una gratificación, en 14 pagas al año, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 B a tal efecto.

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

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

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

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el 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 108.- 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 38.-, 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 109.- 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 110.- Vacaciones

El TCP durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo base, premio de antigüedad (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio), 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 111.- Vuelos de situación

En los vuelos de situación para iniciar, proseguir o concluir los servicios asignados, los TCP percibirán el 50 % de la cantidad que corresponda al tiempo baremo de vuelo realizado.

En los vuelos de situación, se utilizarán billetes de servicio. No obstante lo anterior, cuando se resuelva la lista de espera en la puerta de embarque, en caso de haber plazas disponibles en clase Business o Turista Premium se realizarán upgradings a dichas clases a TCP que viajen en situación en aviones de Iberia o de LEVEL (en tanto en cuanto sean operados por Iberia). De no haber plazas disponibles para todos los tripulantes que viajen en situación, los upgradings se realizarán por orden de antigüedad en vuelo efectiva. Se analizará el sistema de asignación de plazas, respetando los derechos que hasta la fecha puedan tener otros colectivos. El sistema se implementará antes de abril de 2023.

Artículo 112.- Dieta

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

Artículo 113.- Clases de dieta

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

A partir del 1 de abril de 2023, las dietas por desplazamiento dietas se dividen en dietas de Narrow Body y dietas de Wide Body, en función del tipo de avión en que opere el TCP.

No obstante lo anterior, en el caso de la Operación A-321 XLR Largo Radio, a pesar de ser un avión adscrito a las flotas de Narrow Body, si el TCP realiza un vuelo VL recibirá una dieta de Wide Body.

Artículo 114.- Actualización de dietas

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

A partir del 1 de abril de 2023, la actualización de las dietas de Narrow Body y de Wide Body se hará, anualmente, el día 1º del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del Índice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística, para el conjunto nacional.

La parte de las dietas que se abonen en euros serán actualizadas con dicho índice o el que las partes acuerden, y las que se abonen en dólares 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.

(Ver Disposición transitoria sexta).

Artículo 115.- Establecimiento de dietas

Para los países que no tengan un índice establecido para las dietas de destacamento, residencia y destino, éste se fijará en Comisión de Interpretación y Vigilancia.

Artículo 116.- Dietas en vigor

Las dietas, así como las dietas de destacamento, residencia y destino serán las que figuran los Anexo 3, I, Anexo 3, II, Anexo 3, III y Anexo 3, IV, respectivamente. Las cantidades expresadas en dólares en estos Anexos se entenderán como contravalor siendo efectuado el abono en Euros.

El tipo de cambio aplicable cada mes será el publicado por IATA en el día 26 del mes anterior, o siguiente día laborable, a aquel sobre el que se aplica.

A partir del 1 de enero de 2023, se establece una horquilla en el tipo de cambio aplicable en el abono de las cantidades devengadas en dólares USA, con un mínimo de un 0.69 y un máximo de un 1.35 en la relación dólar USA/euro.

En consecuencia, si la relación del tipo de cambio dólar USA/euro cayese por debajo del 0.69 se aplicaría este tipo mínimo. Por el contrario, si esta superase el 1.35, se aplicaría este tipo máximo.

Artículo 117.- Cómputo de dietas

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

Cada comida principal devengará media dieta.

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

A partir del 1 de abril de 2023 se abonará una dieta de Narrow o Wide Body, según corresponda, por cada día en que el TCP tenga actividad aérea (entre las 00:01 y las 24:00 horas locales, salvo que el servicio fuera cancelado y no hubiera comenzado el vuelo - calzos -), o se permanezca fuera de la base.

Artículo 118.- Complemento de dieta

Como parte complementaria de la dieta definida en el Artículo 112.- y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia no cubiertos por aquélla se devengarán las cantidades señaladas en Anexo 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 117.-, 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.

Las cantidades expresadas en dólares en el Anexo 3, V se entenderán como contravalor siendo efectuado el abono en Euros.

A partir del 1 de abril de 2023 se suprime este artículo.

Artículo 119.- 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, o buffet si el hotel lo ofrece, 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.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, en lo que se refiere al desayuno, se mantendrán las condiciones de restauración existentes a la firma del XV Convenio Colectivo de TCP.

El hotel seleccionado por la Compañía ha de ser, como mínimo, de 4 estrellas o su equivalente en el extranjero y no estará ubicado en la zona aeroportuaria, salvo situaciones extraordinarias que, de producirse, serán comunicadas a los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo. Las habitaciones deberán ser individuales, o dobles para uso individual, con baño, y deberán estar ubicadas en las zonas más alejadas de ruidos y tráfico, a fin de garantizar un buen descanso al TCP.

La Compañía facilitará a los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo las condiciones funcionales de los contratos que celebre con los hoteles correspondientes, con la máxima antelación posible a su firma.

En el supuesto de que durante 6 meses, desde la contratación de un hotel o con posterioridad, se detecten por los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo deficiencias importantes en las condiciones funcionales contratadas, debidamente objetivadas, se solicitará al hotel la subsanación de las mismas, y, en el caso de no subsanarse, siempre que lo permitan los compromisos contractuales alcanzados por la Compañía, se procederá a rescindir dicho contrato.

Artículo 120.- 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 121.- Anticipo de dietas

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

Artículo 122.- 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 123.- Limitación

No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y de complemento de dietas, en ningún caso el devengo de estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los 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 117.-.

Artículo 124.- Revisión salarial

a) 2022-2023

El incremento salarial consolidado para el año 2022 será de un 6,05% sobre la masa salarial de ese año, con efectividad de 1 de enero de 2022.

El incremento salarial consolidado para el año 2023 será de un 4% sobre la masa salarial de ese año, con efectividad de 1 de enero de 2023.

Dichos incrementos se reflejarán en las tablas salariales y demás conceptos retributivos que figuran en los Anexos 1, 3 y 11 de este Convenio, procediendo a la revisión de los mismos cuando la masa salarial de cada uno de esos años sea definitiva.

b) 2024-2025

Para los años 2024 y 2025, con efectos 1 de enero de cada año, se procederá, en su caso, a un incremento salarial consolidado de acuerdo a la siguiente escala referenciada al EBIT/Ingresos de Grupo IBERIA -Iberia+Iberia Express- en cada uno de los años.

EBIT/Ingresos	% Incremento sobre masa salarial consolidado
<0	0,00%
0- <2,5	0,50%
2,5-<5,0	1,30%
5,0-<7,0	1,45%
7,0-<10,0	1,70%
10,0-<12,0	2,00%
> 12,0	2,50%

Finalizada la vigencia pactada para el presente Convenio, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo Convenio, durante el año 2026 exclusivamente se aplicará una revisión salarial consolidada en los mismos términos pactados para los años 2024 y 2025.

c) Garantía capacidad adquisitiva

A partir del 1 de enero de 2022, con el fin de garantizar la capacidad adquisitiva de las retribuciones adquirida en este Convenio, si el IPC acumulado correspondiente a los años de vigencia inicial del Convenio es superior al incremento salarial consolidado acumulado realizado en ese período, y la rentabilidad media (EBIT/Ingresos) del Grupo IBERIA -Iberia+Iberia Express- durante ese período es igual o superior al 7%, se realizará un incremento salarial consolidado adicional en el año 2026 conforme a la siguiente tabla cuyo desarrollo y aplicación se explica a continuación:

% IPC acumulado 22-25	% de la diferencia por tramo del IPC acumulado 22-25 menos el incremento salarial consolidado acumulado 22-25
Hasta el 13,5 %	100%
>13,5%----- 16%	50%
>16%-----20%	25%
>20%	0%

- ✓ Si el IPC acumulado 2022-2025 es menor que 13,5%, el incremento salarial consolidado adicional en 2026 será: la diferencia entre el IPC acumulado 2022-2025 y el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025.

- ✓ Si el IPC acumulado 2022-2025 estuviera entre 13,5 % y 16% y:

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera inferior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = (13,5% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 13,5%) * 50%]

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera superior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = [IPC acumulado 2022-2025 menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025] * 50%

✓ Si el IPC acumulado 2022-2025 estuviera entre 16 % y 20%, y:

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera inferior a 13,5%, el incremento salarial consolidado adicional será = (13,5% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) + [(16% menos 13,5%) * 50%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 16%) * 25%].

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera superior a 13,5%, el incremento salarial consolidado adicional será = [(16% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) * 50%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 16%) * 25%]

✓ Si el IPC acumulado 2022-2025 fuera mayor que 20% y:

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera inferior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = (13,5% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) + [(16% menos 13,5%) * 50%] + [(20% menos 16%) * 25%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 20%) * 0%]

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera superior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = [(16% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) * 50%] + [(20% menos 16%) * 25%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 20%) * 0%]

Asimismo, en caso de que el IPC acumulado correspondiente a los años de vigencia inicial del Convenio sea superior al incremento salarial consolidado acumulado realizado en ese período y el EBIT/Ingresos del Grupo IBERIA durante ese período sea igual o superior al 7%, adicionalmente, en el año 2026 se realizará un pago único correspondiente a los años 2022 a 2025, que se calculará del siguiente modo:

a) Se sumarán las masas salariales reales correspondientes a esos años.

b) Se recalcularán las masas salariales correspondientes a esos años, dejando sin efecto los incrementos salariales consolidados aplicados según lo establecido en este Artículo y aplicando sobre cada masa salarial inicial el IPC de cada uno de esos años, procediendo a la suma de las masas salariales resultantes.

c) Si el total de las masas salariales recalculadas conforme a lo establecido en el apartado b) es superior al total de las masas salariales según lo establecido en el apartado a), procederá un pago único igual a la diferencia entre ambas.

Lo previsto en los párrafos anteriores, para garantizar el mantenimiento de la capacidad adquisitiva adquirida en virtud de este Convenio, será aplicable exclusivamente para el ejercicio de 2026, en los términos indicados. En ningún caso estas previsiones serán de aplicación durante el periodo de ultraactividad del Convenio.

Artículo 124 bis.- Retribución flexible

Se acuerda implementar un sistema de retribución flexible para los TCP, por medio del cual aquellos que lo deseen podrán, mediante la firma de acuerdo con la empresa, sustituir parte de su retribución bruta por la elección de diferentes retribuciones en especie de entre las que sean ofrecidas por la empresa dentro de su Política General de Retribución Flexible. En todo caso, la sustitución de retribución dineraria por retribución en especie no podrá superar los límites legales.

Este sistema se implementará a partir de julio de 2023. En el caso del seguro médico se implementará de cara a 2024.

Capítulo VIII: Atenciones sociales

Artículo 125.-

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

Artículo 126.-

De acuerdo con el Artículo anterior, el régimen de financiación del Fondo Solidario Interno de Vuelo será el de reparto entre la Empresa y los TCP.

Las aportaciones serán las siguientes:

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

Empresa: La cantidad establecida a este respecto en el ANEXO 1 B, por TCP en 14 mensualidades además de las cantidades que se determinan en el Artículo 1.- del ANEXO 7.

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

Artículo 127.-

Se concederán préstamos para la adquisición de viviendas a los empleados, hasta una cuantía de 3.005,06 €, 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.

El número de préstamos a conceder anualmente podrá llegar hasta el 4% de la plantilla fija al 31 de diciembre inmediatamente anterior.

Artículo 128.-

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

Capítulo IX: Seguridad social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Artículo 129.-

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

En base a lo anterior:

a) La Seguridad Social Complementaria se rige por lo establecido en el Anexo 7.

b) 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 Mutualidad 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% para cada una de las partes sobre la base de cotización al Fondo Social de Vuelo que figura en el Anexo 11.

Artículo 130.- Concierto colectivo de vida

La prima del Concierto Colectivo de Vida de los TCP de la Compañía será abonada en un 60 por 100 con cargo a Iberia y en un 40 % 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 131.- Enfermedad fuera de base

La Compañía se hará cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas de los 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 a la Unidad de Salud Laboral, de la Dirección de Recursos Humanos, 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 132.- 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 Órgano competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad, se entenderá fijada a los 62 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 57 años el TCP podrá solicitar voluntariamente su pase a la situación de excedencia especial, hasta el tope máximo de los 65 años o la fecha indicada en el Anexo 2.

Aquellos TCP que no hubieran optado por la opción anterior a partir de los 62 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 67 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 133.- Transportes

En materia de transportes, la Compañía mantendrá, con los criterios vigentes hasta la fecha, el sistema de recogida para los TCP que se acojan al mismo 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.

En el caso de desplazamientos por asistencia a cursos y Cima se aplicará lo siguiente:

a. Los tripulantes acogidos al servicio de recogida que tengan que acudir al centro de trabajo de La Muñoza, para realizar un curso o pasar el reconocimiento médico preceptivo, podrán utilizar el servicio de recogida.
b. Para los tripulantes acogidos al servicio de recogida que tengan que desplazarse al centro de trabajo de Madrid Ciudad (Neo) para asistir a un curso, la Compañía podrá optar entre facilitarles el servicio de recogida o abonarles una indemnización de 12 € brutos. Esta cantidad ascenderá a 24€ brutos a partir del 1 de enero de 2023.

Artículo 134.- 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 I.P.C., o lo que ambas partes acuerden.

(Ver Disposición transitoria sexta).

Dicha indemnización será la establecida en Anexo 1 B, a tales efectos.

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 1º 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 135.- 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 136.- Billetes gratuitos a tripulantes de cabina de pasajeros

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

1.- Billetes Gratuitos Free sin reserva (Id00r2), 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.

Adicionalmente, el TCP podrá disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número, a partir de los seis meses de su ingreso en la Compañía.

2.- Un billete free adicional de ida y vuelta con reserva de plaza (Id00r1), en caso de fallecimiento fuera del lugar de residencia del TCP, del cónyuge o pareja de hecho, padres, hijos o hermanos, incluso parentesco político, al aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento (en caso de ser TCP casados, tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge).

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 los 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.

No obstante, para los TCP que tengan reconocidos los beneficiarios a los que se refiere el artículo 137, a), estas concesiones se entenderán hechas únicamente a dichos beneficiarios.

A este respecto, se considera que pasan fuera de su residencia las fiestas, aquellos tripulantes que realicen vuelos cuya actividad aérea, según lo recogido en el art.51, comprenda total o parcialmente desde las 12:00 del día 24 de diciembre hasta las 20:00 del día 25 en Fiestas de Navidad y desde las 12:00 del día 31 de diciembre hasta las 20:00 del día 1 de enero en Fin de Año, a excepción de las series de servicios que no incluyan pernocta en ningún momento de la misma.

Del mismo modo, se considerará que se encuentran dentro del concepto "pasar fuera de su residencia las fiestas" aquellos tripulantes que, si bien no tengan actividad aérea durante el periodo señalado anteriormente, tengan que pernoctar fuera de su base los días 24 o 31 de diciembre por necesidades del servicio.

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.

En el caso de que estos TCP tengan reconocidos beneficiarios en aplicación del Artículo 137, a), las concesiones se entenderán hechas únicamente a dichos beneficiarios.

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 y 4.

Artículo 137.- Concesiones a beneficiarios

Se distinguen dos tipos de concesión en función de los requisitos exigidos a los beneficiarios en cada una de ellas:

- Concesión genérica (Ib-49)

- Concesión adicional a familiares (Ibf-49)

Se podrán realizar cambios de beneficiarios en cualquier momento, siempre y cuando hayan transcurrido al menos 6 meses desde el último cambio de ese beneficiario, surtiendo efectos de manera inmediata.

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 a continuación:

- Concesión genérica: en las mismas condiciones que el TCP titular.

- Concesión adicional a familiares: al cumplir seis meses desde el ingreso del TCP en la Compañía.

a) Concesión genérica (Ib-49)

Dentro de esta concesión, el TCP podrá designar los siguientes beneficiarios:

- Hijos, con independencia del número, con los requisitos establecidos a continuación, que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 138.9, y

- Dos beneficiarios de libre designación, sin que ninguno de los mismos tenga que cumplir ningún requisito de parentesco.

Los derechos de los beneficiarios de los TCP son los siguientes:

1.- Los beneficiarios de libre designación disfrutarán 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 disfrutarán 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.

Adicionalmente, los beneficiarios de los puntos 1 y 2 anteriores, podrán disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número, a partir de los seis meses del ingreso del TCP en la Compañía.

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

4.- Billetes en caso de aportación de hijos al nuevo matrimonio. Los hijos aportados al matrimonio por el cónyuge o pareja de hecho 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. Las concesiones se mantendrán mientras permanezca estable la pareja y desaparecerán en el caso del fallecimiento del empleado.

5.- 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.

b) Concesión adicional a familiares (Ibf-49)

Aquellos TCP en activo, con más de seis meses de trabajo efectivo en la Empresa, incluido los TCP con pérdida de licencia de vuelo, que no se encuentren en situación de reserva, podrán designar un máximo de tres beneficiarios, según lo establecido a continuación:

1. Podrán incluirse como beneficiarios de esta concesión adicional los familiares hasta el tercer grado. Se entienden como tal los padres, hijos, hermanos, nietos, abuelos, bisabuelos, biznietos, tíos y sobrinos, incluso parentesco político tanto del

titular como de su cónyuge o pareja de hecho. Se hace extensiva esta concesión a los cónyuges, no progenitores, del padre o la madre, tanto del titular como del cónyuge o pareja de hecho y a las parejas de hecho de los familiares de primer y segundo grado reconocidos por el empleado, siempre que estén reconocidas como tal por la Empresa.

2. Se concede un cupo conjunto de 6 trayectos anuales, sin reserva (Id00r2), en clase económica, a repartir entre los beneficiarios designados conforme a lo establecido en el punto anterior, siendo responsabilidad del empleado su control.

Estos seis trayectos de que consta el cupo anual habrán de repartirse entre los referidos parientes, pudiendo ser disfrutados por cualquiera de ellos.

Adicionalmente, estos beneficiarios podrán disfrutar de billetes zonales en Iberia, sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número, a partir de los seis meses del ingreso del TCP en la Compañía.

3. Se admite que, cuando partiendo del lugar de destino del titular y regresando al mismo, sea imprescindible más de un cupo para realizar el viaje, por no existir línea directa en frecuencia semanal, los trayectos de enlace necesarios no se computarán a efectos del cupo conjunto de seis trayectos que como máximo comprende el cupo anual, quedando claro que esta consideración de conexión solo se considerará como tal si se ha utilizado en el primer vuelo disponible y continuando viaje antes de las 24 horas siguientes.

c) UM

En caso de que uno de los beneficiarios sea un menor de edad que no viaje acompañado por un adulto, el titular podrá contratar el servicio de UM para el menor que utilice uno de los billetes a los que tenga derecho como beneficiario, aplicándose lo siguiente:

- Hasta los 12 años del menor- sin coste alguno
- A partir de 12 años- el titular tendrá derecho a un 50% de descuento sobre el precio oficial de venta al público.

Este beneficio se aplicará en los vuelos de Iberia, no incluyendo vuelos de Iberia Express, Level ni Air Nostrum.

d) No podrán ostentar la cualidad de beneficiarios de billetes de tarifa gratuita u otros de descuento de empleado aquéllos que, habiendo sido trabajadores de

Iberia, hubieran extinguido su relación laboral con la misma por medio de despido disciplinario.

Artículo 138.- Normas comunes

1. La utilización de estos trayectos será única y exclusivamente para viajes de carácter personal, no pudiéndose hacer uso comercial ni obtener ningún tipo de beneficio económico o lucro con los mismos.

2. A los efectos de lo recogido en este Capítulo, tendrán la misma consideración la inscripción como pareja de hecho que la situación de convivencia marital.

   Se entenderá acreditada la existencia de pareja de hecho mediante acreditación fehaciente de inscripción en Registro de Parejas de Hecho o acreditación fehaciente de convivencia durante 2 años.

3. Todos los billetes tarifa gratuita u otros de descuento de empleados, 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 emita el billete, Turista o Business, se hará en función de las rutas o mercados domésticos, Europa y África, y Largo Radio, revisándose anualmente de acuerdo con las variaciones medias aplicables en los diferentes itinerarios de cada zona afectada. La Compañía actualizará, en su caso, y publicará estas tasas una vez al año, entrando en vigor el 1 de febrero de cada año.

   A partir del 1 de enero de 2022, la Compañía reducirá un porcentaje del precio a pagar según lo establecido en párrafos anteriores y el apartado 11 de este artículo, por los billetes free sin reserva (Id00r2) a los que da derecho el Convenio Colectivo, de modo que la Compañía reducirá un 50% el precio para los billetes de la red nacional y europea y un 90% el precio para los billetes en el resto de la red. En el caso de los billetes con descuento sin reserva (Z2), la Compañía reducirá el precio en un 25%.

4. 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 136 y Artículo 140.

5. Las tasas de emisión a las que se refiere el punto 3 así como la supresión de todo tipo de reservas durante los períodos indicados en el punto 4 serán de aplicación a cualquier billete tarifa gratuita u otros de descuento de empleados, 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.

6. Tarifas Zonales IB Espacio Confirmado: abonando estas tarifas, se podrá viajar en cualquier época del año, con reserva de plaza.

   Tarifas zonales IB sin Espacio Confirmado (Z2): abonando estas tarifas se podrá viajar en cualquier época del año sin reserva de plaza.

   La emisión con estas tarifas en la clase Turista, se hará en función de las rutas o mercados, revisándose anualmente de acuerdo con las variaciones medias aplicables en los diferentes itinerarios de cada zona afectada. La compañía actualizará, en su caso, y publicará estas tarifas una vez al año, entrando en vigor el 1 de febrero de cada año. En los cálculos de estas tarifas están incluidas las Tasas Unificadas descritas en el punto 3.

7. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas, serán de utilización en clase turista-económica. Cuando se encuentre completa la Clase Turista y existan plazas libres en la “clase inmediata superior”, la Compañía se compromete a que mediante el trasvase de pasajeros de pago a “clase inmediata, superior” se posibilite el viaje de empleados o sus beneficiarios.

8. 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 137, a), 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.

9. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los hijos o padres que figuren como beneficiarios según lo dispuesto en el artículo 137 o 141, 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.

10. 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 del titular y sea imprescindible la utilización de más de un cupón de vuelo para realizar el viaje, por no existir vuelos que permitan realizarlo 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, Convenio de Varsovia, o Convenio de Montreal, 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.

    A los anteriores efectos, se considerarán irregularidades tanto el uso irregular o abusivo de los referidos billetes como el comportamiento o actitud del trabajador o de sus beneficiarios como pasajeros free que contravenga lo dispuesto en las normas e instrucciones dictadas por la Empresa sobre uso y disfrute de los billetes gratuitos y con descuento.

11. 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% de las plazas en cada vuelo.

En caso de exceder las solicitudes de este 5% 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.

12. 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 nuevos destinos y durante los dos primeros años de operatividad, no se aceptarán reservas de billetes con espacio confirmado de tarifa gratuita.

Artículo 139.- Equipajes

Los TCP y los beneficiarios reconocidos como tales, según lo establecido en el Artículo 137 tendrán derecho a una franquicia de equipaje máxima de 2 piezas de hasta 23 Kg. cada una, por persona.

En caso de sobrepeso (cuando una pieza pese más de 23 kg. y hasta 32 kg.) y de exceso de equipaje (cuando se superen las piezas garantizadas por persona), dicho sobrepeso o exceso de equipaje será cobrado al precio que, en cada momento, la Compañía establezca para el cliente.

En el caso de equipajes especiales se aplicarán los siguientes beneficios:

- Material deportivo- se podrá intercambiar una de las piezas a las que se tenga derecho según lo establecido anteriormente por la facturación de una pieza de material deportivo.

- Animales y armas- se aplicará un descuento del 50% sobre la tarifa oficial de venta al público.

Los beneficios sobre equipajes especiales descritos anteriormente se aplicarán en los vuelos de Iberia, no incluyendo vuelos de Iberia Express, Level ni Air Nostrum.

Artículo 140.- 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 137, a)y un/a empleado/a de hogar o similar incluido/a en el régimen especial de empleados de hogar.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otro/a empleado/a de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el régimen anteriormente señalado, siendo este segundo billete gratuito sin reserva de plaza (Id00r2).

Artículo 141.- Personal con pérdida de licencia, jubilado, viudos/as 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 a los TCP jubilados.

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

- Beneficiarios:
    - Cónyuge/pareja de hecho.
    - Podrán nombrar dos beneficiarios adicionales de libre designación, sin que ninguno de los mismos tenga que cumplir ningún requisito de parentesco.
    - Hijos, con independencia del número, con los requisitos establecidos en el artículo 138.9.

El titular y los beneficiarios podrán disfrutar de los siguientes billetes: 10 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza al año. El trabajador o beneficiario que durante dos años naturales consecutivos inmediatamente anteriores, no hubiese solicitado ninguno de los diez segmentos que por cupo anual corresponden, teniendo derecho a ellos, podrán usar el mismo tercer año hasta seis segmentos tarifa gratuita con reserva de plaza de los diez que como máximo comprende su cupo anual, tanto él como los beneficiarios que se especifican en este artículo pudiéndose repetir este derecho cada dos años en las mismas condiciones.

A los cónyuges o parejas de hecho sobrevivientes que figuraran como beneficiarios del empleado fallecido en el momento del hecho causante, les será de aplicación en materia de billetes las condiciones recogidas a continuación, 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.

- Se mantendrán los beneficiarios designados en el momento del fallecimiento del titular, en tanto en cuanto no sean modificados por el cónyuge o pareja de hecho sobreviviente y siempre y cuando éste sea uno de los beneficiarios.

- Si el cónyuge o pareja de hecho sobreviviente modificara el otro de los beneficiarios designados en el momento del fallecimiento, el nuevo beneficiario designado habrá de ser familiar de hasta tercer grado.

El cónyuge o pareja de hecho y el beneficiario que designe podrá disfrutar de los siguientes billetes: 10 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza al año. El trabajador o beneficiario que durante dos años naturales consecutivos inmediatamente anteriores, no hubiese solicitado ninguno de los diez segmentos que por cupo anual corresponden, teniendo derecho a ellos, podrán usar el mismo tercer año hasta seis segmentos tarifa gratuita con reserva de plaza de los diez que como máximo comprende su cupo anual, tanto él como los beneficiarios que se

especifican en este artículo, pudiéndose repetir este derecho cada dos años en las mismas condiciones.

En caso de que el cónyuge o pareja de hecho sobreviviente no figurara como beneficiario del empleado fallecido en el momento del hecho causante, tendrá derecho a ocupar un puesto como beneficiario, debiendo de realizar los cambios necesarios en caso de superar el número de beneficiarios permitido según lo establecido en los apartados anteriores.

Asimismo, los huérfanos solteros tendrán las condiciones recogidas a continuación en materia de billetes, 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.

En este sentido, los huérfanos solteros tendrán 10 segmentos tarifa gratuita sin reserva de plaza al año. El trabajador o beneficiario que durante dos años naturales consecutivos inmediatamente anteriores, no hubiese solicitado ninguno de los diez segmentos que por cupo anual corresponden, teniendo derecho a ellos, podrán usar el mismo tercer año hasta seis segmentos tarifa gratuita con reserva de plaza de los diez que como máximo comprende su cupo anual, tanto él como los beneficiarios que se especifican en este artículo, pudiéndose repetir este derecho cada dos años en las mismas condiciones.

Artículo 142.-

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.

No obstante lo anterior, en las rutas operadas por Iberia Express será posible emitir billetes free sin reserva (Id00r2), en las mismas condiciones recogidas para estos billetes en este capítulo y computándose dentro del límite máximo de billetes free sin reserva establecido en el mismo.

Capítulo XII: Régimen disciplinario

I. Disposiciones Generales

Artículo 143.- Potestad disciplinaria

La facultad disciplinaria de la Empresa se ejercerá en la forma que establecen las presentes Normas. El ejercicio de esta facultad comprende el conocimiento y, en su caso, sanción del incumplimiento laboral y contractual del trabajador, de acuerdo con la valoración de las faltas y sanciones previstas en las mismas.

Artículo 144.- Competencia sancionadora

La Dirección de la Empresa será competente para el conocimiento y, en su caso, sanción de las faltas cometidas por los Tripulantes de Cabina de Pasajeros, a través de la Gerencia Senior de Relaciones Laborales y BP RR.HH. Producción, cualquiera que sea su grado y gravedad. En la imposición de sanciones de carácter leve, grave o muy grave será competente el Gerente de Relaciones Laborales Vuelo y BP Producción, o la persona que se designe en su ausencia.

Cuando en cualquier ámbito organizativo de la Compañía (Manager, Gerente, Gerente Senior, Delegación, Director, etc.) se tenga conocimiento de un hecho que revista caracteres de falta laboral, se pondrá en conocimiento inmediato de la Gerencia Senior de Relaciones Laborales y BP RR.HH, con relación circunstanciada de los hechos y personas que en ellos hayan intervenido.

Artículo 145.- Requisitos formales

Será necesaria la instrucción de expediente disciplinario en todos los casos.

El expediente disciplinario es la expresión escrita en la que se fundamenta, documentalmente, el hecho denunciado como falta laboral o contractual y su calificación jurídica.

Artículo 146.- Tramitación del expediente disciplinario

1.- Cuando la Dirección de la Empresa tenga conocimiento de que un hecho pueda revestir indicios de constituir falta laboral conforme a lo dispuesto en este Convenio Colectivo, incoará un Expediente Disciplinario-contradictorio nombrando secretario e instructor.

El órgano sancionador comunicará al trabajador la incoación del referido Expediente Disciplinario, así como el nombre del instructor y secretario designados.

Dentro del referido expediente, el Instructor formulará escrito donde se expresen de forma clara y precisa la fecha y los cargos que se imputan al trabajador expedientado, así como la calificación provisional de las faltas que de los mismos se pudieran deducir, disponiendo éste de un plazo de 5 días hábiles para que conteste al Pliego de Cargos y aporte o proponga las pruebas que a su derecho convengan, las cuales se unirán al Expediente de igual modo que aquellas otras que el Instructor estime oportuno.

El plazo indicado anteriormente, será ampliado por 5 días hábiles más si el interesado lo solicita por escrito y se suspenderá durante el tiempo en el que el expedientado esté de vacaciones, permisos retribuidos o no retribuidos o realizando una línea; en estos casos quedará paralizado, igualmente, el plazo de tramitación del expediente por el mismo período.

2.- El plazo de prescripción quedará interrumpido durante la tramitación del Expediente Disciplinario-contradictorio. Esta tramitación se inicia con el nombramiento de Instructor y secretario y finaliza con la comunicación de la resolución al trabajador.

El plazo máximo de tramitación será de 2 meses desde el nombramiento de Instructor y secretario, a los que habrá que añadir los períodos de suspensión señalados en el último párrafo del punto primero.

Artículo 147.- Suspensión de empleo y sueldo

La Compañía podrá decidir, durante la tramitación del expediente disciplinario, la previa suspensión de empleo y sueldo en aquellos supuestos de faltas muy graves en las que esté comprometida la seguridad aérea o cuando la conducta pueda constituir delito o falta, generar responsabilidad o perjuicio grave para la Compañía, tanto económico como de imagen.

Dicha suspensión tendrá una duración máxima de 1 mes a contar desde el día en el que es notificada al trabajador. No obstante, dicho plazo podrá prorrogarse si hay acuerdo con el expedientado, en cuyo caso, el referido plazo tendrá la duración que se pacte.

El tiempo de duración de esta suspensión cautelar será computado como parte integrante de la sanción.

Artículo 148.- Registro

La Dirección de la Compañía, a través de la Asesoría Jurídico Laboral, o del ámbito organizativo que pueda designarse, llevará un registro de antecedentes

disciplinarios, que estará a su cargo y bajo su cuidado, para lo cual se le remitirá copia de las resoluciones por faltas leves, graves o muy graves.

Artículo 149.- Antecedentes

Los antecedentes disciplinarios quedarán cancelados a efectos de reincidencia de forma automática, por el mero transcurso del tiempo sin nueva sanción, según la siguiente escala:

a) Las faltas leves: 6 meses

b) Las faltas graves: 1 año

c) Las faltas muy graves: 2 años

Dichos plazos comenzarán a contar desde el momento de la notificación de la sanción correspondiente.

II. Faltas y sanciones

Artículo 150.- Faltas leves

Son faltas leves:

1.- Hasta tres faltas de puntualidad en la presentación de un Tripulante para realizar un servicio o para la realización de actividad en tierra en el plazo de un mes, si de ello no se derivan perjuicios para la Compañía.

2.- No comunicar con la antelación debida la falta al trabajo por motivos justificados, según el procedimiento establecido por la Compañía, salvo causa que pruebe la imposibilidad de efectuarlo.

3.- Abandono del puesto de trabajo sin causa justificada cuando no perjudique al ciclo productivo.

4.- Descuidos en el empleo y la conservación de herramientas, materiales, documentos de servicio y locales.

5.- Incumplimiento de alguno de los aspectos relativos a la imagen de los TCP contenidos en la normativa establecida por la Compañía a este respecto, así como el olvido ocasional y no reiterado de alguna de las prendas que componen el uniforme.

6.- No comunicar a la Empresa el cambio de domicilio o teléfono particular. Tal obligación también será aplicable en las situaciones de destacamento, residencia o destino; así como no comunicar la dirección y el teléfono donde

se efectúa el descanso fuera de la base, si dicho descanso no se lleva a cabo en el hotel contratado para la pernocta de las tripulaciones.

7.- En general todos los actos no reiterados de descuido, imprudencia y falta de compañerismo excusables.

Artículo 151.- Faltas graves

Son faltas graves:

1.- Las cometidas contra la disciplina en el trabajo o contra el respeto debido a sus superiores, compañeros o subordinados.

2.- Más de tres faltas de puntualidad en la presentación de un TCP para realizar un servicio o para la realización de actividad en tierra en el plazo de un mes, si de ello no se derivan perjuicios para la Compañía.

3.- La falta de puntualidad en la presentación de un Tripulante para la realización de un servicio o realización de actividad en tierra, cuando se deriven perjuicios a la Compañía, salvo que se demuestre que es debida a causa no imputable al trabajador.

4.- No comunicar con la antelación debida la falta de asistencia al trabajo, si la misma no está justificada.

5.- La falta de hasta tres días al trabajo en un plazo de un mes sin causa suficiente y acreditada que lo justifique.

6.- La falta de aseo y limpieza en la persona o en el uniforme.

7.- Uso indebido o falta de uso de alguna prenda reglamentaria del uniforme durante el trabajo o el incumplimiento de la normativa de uniformidad establecida por la Compañía.

8.- El quebranto o violación de secretos o reserva obligada sin que se produzca grave perjuicio a la Empresa.

9.- La divulgación a personas ajenas a la Empresa de la marcha interior de la misma cuando la difusión de esta información pueda causar daño o perjuicio a la Empresa.

10.- Realizar durante la actividad laboral trabajos particulares.

11.- Emplear para uso propio herramientas, equipos, materiales y/o mercancías de la Empresa, dentro o fuera de la actividad laboral, sin autorización.

12.- La inobservancia de las medidas de seguridad e higiene, cuando no se deriven de ellas daños graves para las personas o bienes de la Compañía o para los usuarios de los servicios de la misma.

13.- Las de negligencia o descuido inexcusables en el desempeño de su trabajo.

14.- La falta de atención y cortesía con el público no reiterada.

15.- En lo que se refiere a los partes de baja, alta y confirmación de Incapacidad Temporal o consulta médica, el incumplimiento de la normativa vigente sobre altas y bajas.

16.- No estar localizable en situación de imaginaria, o en cualquier otra actividad asignada por la Compañía.

17.- El uso abusivo o indebido de billetes gratuitos y/o con descuento o su utilización para fines distintos a los establecidos para su concesión, por el TCP o por sus beneficiarios. Asimismo, tendrá la misma consideración el comportamiento o actitud del trabajador o de sus beneficiarios como pasajeros free que contravenga lo dispuesto en las normas e instrucciones dictadas por la Empresa sobre uso y disfrute de los billetes gratuitos y con descuento.

A estos efectos, no tendrá la consideración de falta los excesos en el cupo anual, sin perjuicio del derecho de la Compañía a descontar al trabajador, en su nómina, el importe de los billetes obtenidos en exceso.

18.- Las riñas o alborotos o discusiones graves y notorias en acto de servicio.

19.- Simular la presencia de un compañero al fichar o firmar la asistencia al trabajo. Esta sanción será extensiva al suplantado, salvo que éste pruebe su no participación en el hecho.

20.- El retraso de hasta quince días en la entrega de liquidaciones de Venta, Bar a Bordo y Servicio a Bordo de Pago, con relación al plazo establecido en el Compendio de Normas TCP, salvo causa de fuerza mayor.

21.- La reincidencia en las faltas leves, aunque sean de distinta naturaleza.

Artículo 152.- Faltas muy graves

Son faltas muy graves:

1.- La falta de más de tres días al trabajo en un plazo de un mes, sin causa que lo justifique.

2.- La ingesta de bebidas alcohólicas durante su tiempo de trabajo, o fuera de él

mientras utilicen el uniforme que evidencia su pertenencia a la Compañía, o durante el período anterior según se establezca en la legislación vigente en cada momento.

3.- El consumo, introducción o posesión en locales de la Compañía de drogas tóxicas, estupefacientes y/o sustancias prohibidas, así como la permanencia en los mismos en estado de intoxicación producida por dichas sustancias, y /o la tenencia o transporte de las mismas durante la actividad laboral valiéndose de su condición de empleado de la Compañía.

4.- Abandono del puesto de trabajo sin justa causa, cuando perjudique al ciclo productivo.

5.- La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente, para sí o sus compañeros, o para los usuarios de la Compañía.

6.- Realizar trabajos sin autorización de la Compañía, para otra Empresa cuya actividad entre en competencia con Iberia.

7.- Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes, a los compañeros, a los subordinados, al personal que asista al avión y/o a la tripulación; y/o a sus familiares.

8.- La simulación de enfermedades o accidentes, o solicitar permiso alegando causa no existente, y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la Empresa una información falsa.

9.- Violar secretos de la Empresa o información reservada sobre la explotación cuando existan perjuicios para aquella.

10.- Realizar trabajos de cualquier clase por cuenta propia o ajena, estando el trabajador de baja por enfermedad o accidente siempre que los mismos resulten incompatibles con su condición de TCP o con la dolencia que padece. También se incluirá dentro de este apartado toda manipulación hecha para prolongar la baja.

11.- Originar riñas, discusiones o alborotos graves durante el tiempo de actividad laboral.

12.- La inobservancia de las medidas de seguridad e higiene, cuando se deriven daños graves para las personas o bienes de la Compañía o usuarios de los servicios de la misma.

13.- La falta de atención o cortesía con el público reiterada o inexcusable.

14.- La aceptación de gratificaciones de cualquier tipo o forma por o en asuntos relacionados con su empleo en la Compañía.

15.- El transporte subrepticio de cualquier objeto o mercancía.

16.- El abuso de autoridad.

17.- Todo comportamiento o conducta en el ámbito laboral que atente contra el respeto de la intimidad y dignidad de la persona, mediante la ofensa física o verbal, incluidas las de carácter sexual. Si tal conducta o comportamiento se lleva a cabo prevaliéndose de una posición jerárquica, supondrá una circunstancia agravante de aquélla.

18.- Actos que constituyan falta o delito según las leyes, realizados dentro de la Empresa o fuera de ella, durante el desarrollo de la actividad laboral o utilizando la condición de empleado de la Empresa.

19.- La cesión de billetes gratuitos y/o con descuento por el titular o beneficiarios, a personas no autorizadas para su uso, así como la cesión de sus tarjetas de embarque correspondientes a favor de otras personas.

20.- El retraso de más de quince días en la entrega de las liquidaciones de Ventas, Bar a Bordo y Servicio a Bordo de Pago con relación al plazo establecido en el Compendio de Normas TCP, salvo causa de fuerza mayor.

21.- La reincidencia en las faltas graves, aunque sean de distinta naturaleza.

22.- Cualquier otro incumplimiento de los especificados en el artículo 54.2 del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 153.- Sanciones

Las sanciones que podrán imponerse serán las siguientes:

a) Por faltas leves:

- Amonestación verbal
- Amonestación por escrito.
- Suspensión de empleo y sueldo de un día.

b) Por faltas graves:

- La suspensión de empleo y sueldo de dos a quince días.
- La inhabilitación para el uso de billetes gratuitos y/o con descuento, por un período de hasta tres años.

c) Por faltas muy graves:

- La suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días.
- La inhabilitación para el uso de billetes gratuitos y/o con descuento, por un período superior a tres años o con carácter indefinido
- Despido.

En las irregularidades cometidas por los beneficiarios en materia de billetes gratuitos o con descuento no será sancionado el TCP, titular del derecho, a menos que se pruebe su connivencia o participación en los hechos, produciéndose sólo la inhabilitación del beneficiario sin que pueda ser sustituido por otro durante el tiempo al que se extienda la inhabilitación. Si la inhabilitación al beneficiario fuera con carácter indefinido no podrá ser sustituido por otro durante cinco años.

Cláusula adicional

La Compañía facilitará al Comité de Empresa de Vuelo, con carácter semestral y correspondiendo a las resoluciones disciplinarias adoptadas durante el semestre anterior, el número de expedientes disciplinarios abiertos, la tipificación de los hechos y su calificación, así como la resolución adoptada, protegiendo en todo momento la identidad de los afectados.

Disposiciones transitorias

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 XVIII 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 será la establecida en el Anexo 1 B.

Disposición transitoria tercera

Sin contenido.

Disposición transitoria cuarta

En el marco de la serie de medidas de carácter global que fueron introducidas por los negociadores, se acordó en el XIV Convenio Colectivo la supresión de la Gratificación Complementaria.

Los Tripulantes de Cabina que viniesen percibiendo, a la entrada en vigor del XVI Convenio Colectivo de TCP, las cantidades reconocidas ad personam como consecuencia de la supresión de dicha gratificación, continuarán percibiendo las mismas, siempre a título personal y como condición más beneficiosa, en las mismas condiciones en que venían percibiéndolas.

A los únicos y exclusivos efectos informativos se reproducen las cantidades atribuidas a los distintos niveles:

NIVEL	IMPORTE
1D	664,28 €
1C	624,96 €
1B	587,70 €
1A	546,31 €
1	504,47 €
2	460,39 €
3	415,74 €
4	370,88 €
5	299,04 €
6	266,71 €

Anualmente, la Comisión Negociadora analizará a qué niveles están adscritos los TCP que perciben ad personam este concepto, suprimiendo aquellos en los que no haya ningún TCP.

Disposición transitoria quinta

Entre el 1 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2021 se establece un nuevo sistema anual de participación en beneficios, que anula y sustituye el anterior, y que vendrá determinado por el ratio EBIT/Ingresos de Iberia por el que se abonará, en su caso, una cantidad no consolidable, conforme a la siguiente escala:

EBIT/Ingresos	% Sobre Masa Salarial (pago único no consolidado)
<0%	0,00%
0% - 1%	0,25%
1% - 2,5%	0,50%
2,5% - 5,0%	1,00%
5.0% - 7,0%	1,75%
> 7%	2,50%

Las cantidades resultantes de la aplicación de esta Disposición Transitoria, que no serán consolidables, se harán efectivas a los 30 días siguientes a la celebración de la Junta General Ordinaria de accionistas de Iberia que apruebe los resultados de cada año, incluyendo éstos el impacto de la aplicación de esta Disposición Transitoria.

Se faculta a la Dirección y a los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo para acordar el reparto individual a cada TCP.

Para el año 2022 corresponderá el abono de un pago único no consolidable de un 1%, calculado sobre la masa salarial del colectivo de TCP en ese año.

Para el año 2023, el sistema anual de participación en beneficios vendrá determinado por el ratio EBIT/Ingresos del Grupo IBERIA -Iberia +Iberia Express-, por el que se abonará, en su caso, una cantidad no consolidable, conforme a la siguiente escala:

BIT/Ingresos	% Sobre Masa Salarial (pago único no consolidado)
<5,0	1,25%
5,0 - <7,0	1,75%
7,0 - <10,0	1,75%
10,0 - <12,0	1,75%
> 12,0	1,85%

Las cantidades resultantes de la aplicación de esta Disposición Transitoria, que no serán consolidables, se harán efectivas a los 30 días siguientes a la aprobación de los resultados de cada año por los órganos sociales correspondientes, incluyendo éstos el impacto de la aplicación de esta Disposición Transitoria.

Se faculta a la Dirección y a los Representantes de los TCP en la Comisión de Interpretación y Vigilancia para acordar el reparto individual a cada TCP.

Para los años 2024 y 2025, el sistema anual de participación en beneficios vendrá determinado por el ratio EBIT/Ingresos del Grupo Iberia -Iberia+Iberia Express-, por el que se abonará, en su caso, una cantidad no consolidable, conforme a la siguiente escala:

EBIT/Ingresos	% Sobre Masa Salarial (pago único no consolidado)
<0	0,00%
0- <2,5	0,50%
2,5-<5,0	1,25%
5,0-<7,0	1,75%
7,0-<10,0	1,75%
10,0-<12,0	1,75%
> 12,0	1,85%

Las cantidades resultantes de la aplicación de esta Disposición Transitoria, que no serán consolidables, se harán efectivas a los 30 días siguientes a la aprobación de los resultados de cada año por los órganos sociales correspondientes, incluyendo éstos el impacto de la aplicación de esta Disposición Transitoria.

Finalizada la vigencia pactada para el presente Convenio, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo Convenio, durante el año 2026 exclusivamente se aplicará lo

previsto en esta disposición respecto al pago único, en los mismos términos pactados para los años 2024 y 2025.

Se faculta a la Dirección y a los Representantes de los TCP en la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio colectivo para acordar el reparto individual a cada TCP.

Disposición transitoria sexta

Durante la vigencia del Convenio Colectivo quedará sin efecto el Artículo 114.- "actualización de dietas", quedando actualizadas según lo establecido en el Anexo 3.

Asimismo, durante la vigencia del Convenio Colectivo quedará sin efecto la última parte del primer párrafo del Artículo 134.-"renuncia a la recogida", referente a la actualización de la cantidad abonada por ese concepto, quedando actualizadas según lo establecido en el Anexo 1B.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

Disposición transitoria séptima

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

Disposición transitoria octava

Teniendo en cuenta el largo periodo transcurrido, con carácter general desde la primera contratación de los TCP que se encontraban en la relación ordenada de personal temporal de TCP de Iberia a la firma del XVI Convenio Colectivo y que ese tiempo no se corresponde, en todo caso, con prestación efectiva de servicios en vuelo, debido a las necesidades de producción, se acuerda que, con carácter excepcional y como condición "ad personam", aquellos TCP que en el momento de la firma del XVI Convenio Colectivo, hayan estado contratados temporalmente por Iberia como TCP y se encuentren, en virtud de los servicios efectivos en vuelo

prestados como consecuencia de dichas contrataciones, en el nivel 11, deberán completar, en caso de posteriores contrataciones o de inclusión en la plantilla fija de la Compañía, un tiempo de servicios efectivos en vuelo de tres años y seis meses para pasar al nivel 10, y un tiempo de servicios efectivos en vuelo de dos años para pasar al nivel 9. Aquellos TCP que, en las mismas circunstancias descritas, se encuentren en el nivel 10, deberán completar un tiempo de servicios efectivos en vuelo de dos años para pasar al nivel 9.

Si por sentencia judicial firme se dictaminase que la excepcionalidad señalada no justifica el tratamiento diferenciado entre los TCP a que se refiere al párrafo anterior y los de nueva contratación, ambas partes acuerdan expresamente que quedará sin efecto lo dispuesto en esta Disposición Transitoria, pasando a regirse todos los TCP por los tiempos para cambio de nivel establecidos en el Artículo 31.- del Convenio Colectivo, sin perjuicio del respeto de las situaciones consolidadas al amparo de lo previsto en esta Disposición transitoria octava.

Disposición transitoria novena

Durante cinco años a partir de la fecha en que se lleve a cabo la fusión entre British Airways e Iberia, ambas partes se comprometen a no negociar acuerdos laborales de TCP que afecten conjuntamente a ambas Compañías.

Disposición transitoria décima

Sin contenido.

Disposición transitoria undécima

Los TCP de Narrow Body de la base de Madrid podrán solicitar la posibilidad de que sus programaciones se realicen siguiendo un patrón 4:2, sin menoscabo de la productividad. Es decir, se programarán, siempre que sea posible, series de servicio de 4 días a las que seguirán, al menos 2 días sin servicio.

En este caso, los cuatro días seguidos, inamovibles del apartado a) del artículo 84 se programarán unidos dos a dos.

Este formato se seguirá en aquellos meses en los que el TCP no tenga vacaciones/días de recuperación, cursos u otro tipo de ausencias que impidan una programación estándar, y se priorizará sobre las peticiones de días libres.

Podrán solicitar esta posibilidad un máximo de un 15% de tripulantes por función. Este porcentaje podrá incrementarse en función del comportamiento de este formato de programación, no debiendo suponer pérdida de productividad en ningún caso.

Las solicitudes se resolverán por orden de antigüedad en vuelo efectiva en la función y otros criterios productivos (reducciones, etc), no pudiendo volver a disfrutar un TCP de esta posibilidad en tanto en cuanto otro TCP que lo haya solicitado no lo haya disfrutado.

La solicitud se realizará por períodos de 6 meses; la fecha de inicio de este período será decidido por la compañía.

Disposición transitoria duodécima

Ambas partes reconocen los sacrificios soportados por la plantilla de TCP existente a la fecha de firma del presente Convenio Colectivo, constituidos no solo por los acuerdos alcanzados en relación con la reducción y congelación salarial sino, adicionalmente, por lo que afecta en mayor medida a esta disposición, la alteración en el curso normal de los cambios de nivel que éstos han padecido.

En atención a ello, se establecen a favor de los TCP con contrato en vigor con la Compañía a la fecha de la firma del presente Convenio o que se encuentren en la relación ordenada de TCP temporales contemplada en el XVI Convenio Colectivo a dicha fecha, las siguientes disposiciones como garantía ad personam:

a) Se reconoce el nivel alcanzado hasta dicha fecha aun cuando sea superior al fijado como Tope en atención a la Flota/Función desempeñada.

b) Se reconoce la posibilidad de que, con carácter extraordinario, dichos TCP puedan cambiar hasta un máximo de cuatro niveles adicionales a aquel que tuvieran reconocido, en virtud del apartado anterior.

   No obstante lo anterior, aquellos TCP que a la firma del Convenio tengan un nivel igual o inferior al nivel máximo correspondiente a la flota y función que desempeñen, en virtud del sistema de cambio de nivel establecido en este convenio, podrán alcanzar hasta 5 niveles por encima de dicho nivel máximo.

Disposición transitoria decimotercera

Tanto la Representación de los Trabajadores, como la de la Compañía son conscientes de los grandes esfuerzos y sacrificios realizados por los trabajadores que actualmente componen el colectivo de TCP, al estar afectados por las repercusiones que el Acuerdo de Mediación de 2013 y el presente convenio han supuesto en sus retribuciones, así como también, por el efecto específico que los mismos han tenido y tienen en el devengo de trienios de antigüedad.

En atención a ello, se acuerda un régimen transitorio en favor de los trabajadores en situación de alta a la fecha de la firma del presente Convenio o que se encuentren en la relación ordenada de TCP temporales contemplada en el XVI Convenio Colectivo a dicha fecha.

El referido régimen transitorio se describe a continuación:

a) Se reconoce el número de trienios devengados hasta la fecha de entrada en vigor del nuevo sistema. Asimismo, a los efectos del devengo del siguiente trienio, se reconoce el tiempo de servicios efectivos prestado desde el devengo del último trienio y hasta el 15 de marzo de 2013.

b) Cada trabajador percibirá como garantía ad personam, un complemento personal consistente en la diferencia entre el importe del complemento de antigüedad que tenga en el momento de la firma del Convenio y el que le corresponda por la aplicación del nuevo sistema de cálculo de la antigüedad. Dicho complemento personal no será revalorizable, ni absorbible ni compensable y se abonará en 15 pagas.

   El complemento personal se calculará considerando la realización de una jornada a tiempo completo, de modo que se adaptará, según corresponda, a la jornada realizada por cada trabajador.

c) Adicionalmente, a partir del 1 de enero de 2016, y una vez cumplidos tres años de servicios efectivos (a esos efectos, se tendrá en cuenta el tiempo de servicios efectivos prestados desde la generación del último trienio hasta el 15 de marzo de 2013) percibirán, como complemento excepcional de naturaleza indemnizatoria, por la pérdida de la expectativa respecto del complemento de antigüedad, una cantidad fija anual de 489.97€, abonable en doce pagas.

   El importe anterior lo es respecto de un trabajador a tiempo completo, con lo que se adaptará, según corresponda, a la jornada realizada por cada trabajador.

Dicho complemento excepcional de naturaleza indemnizatoria no será revalorizable ni absorbible, pero se incrementará acumulativamente en esa misma cuantía, de forma trienal, siempre que haya habido prestación efectiva de servicios durante el referido periodo y dejará de incrementarse cuando se cumplan 36 años de servicios efectivos en la Empresa, permaneciendo invariable a partir de ese momento. A los efectos del cómputo del referido periodo de 36 años, no se contabilizarán los periodos de tiempo durante los que el devengo de la antigüedad haya estado congelado.

Disposición transitoria decimocuarta

De conformidad con lo que se acordó en el Acuerdo de Mediación de fecha 13 de marzo de 2013, las partes pactan expresamente:

- Con efectos 15 de marzo de 2013 y hasta el 31 de diciembre de 2015 queda en suspenso el cómputo del tiempo de permanencia a efectos del devengo del premio de antigüedad recogido en el Artículo 95.-, percibiendo cada TCP, en su caso, durante el citado periodo, las cantidades que le correspondiesen a 14 de marzo de 2013.

  A la finalización del periodo establecido en el párrafo anterior, continuará la contabilización del tiempo de permanencia a efectos del devengo del premio de antigüedad, de acuerdo al criterio establecido en el Artículo 95.-, no siendo computable para el devengo del premio de antigüedad, en ningún caso, el período transcurrido durante esta suspensión.

- Con efectos 15 de marzo de 2013 y hasta el 31 de diciembre de 2015 quedan en suspenso el cómputo del tiempo de permanencia a efectos del requisito establecido en los puntos 1.- a) y d) del Artículo 31.- y en el apartado "Cambio de Nivel" del Anexo 2 del vigente Convenio Colectivo de TCP, así como el cómputo de horas voladas a efectos del requisito establecido en los puntos 1.- b) y d) del Artículo 31.-, manteniéndose cada TCP, durante el citado periodo, en el nivel que le correspondiese el 14 de marzo de 2013.

  A la finalización del periodo establecido en el párrafo anterior, continuará la contabilización de los tiempos de permanencia en cada nivel para cada TCP, de acuerdo a los criterios establecidos en los puntos 1.a) y d) del Artículo 31.- y en el apartado "Cambio de nivel" del Anexo 2 del vigente Convenio Colectivo de TCP, así como el cómputo de las horas establecidas en los puntos 1.- b) y d) del citado Artículo 31.-, no siendo computable para el cambio de nivel, en ningún caso, el período transcurrido durante esta suspensión.

Disposición transitoria decimoquinta

Ambas partes se comprometen a crear una Comisión paritaria, compuesta por Representantes de la Dirección y de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo, donde se analice la posibilidad de realizar desviaciones extraordinarias de la regulación del Convenio Colectivo en materia de hoteles cuando sea necesario por motivos especiales.

Disposición transitoria decimosexta

Ambas partes se comprometen a crear una Comisión paritaria, compuesta por Representantes de la Dirección y de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo, a fin de analizar un nuevo esquema de transporte para el colectivo que permita optimizar los costes.

Las conclusiones que, en su caso, alcance este grupo, se elevarán a la Comisión Negociadora para que proceda, en su caso, a su aprobación.

Disposición transitoria decimoséptima

Si Iberia optase por externalizar una parte concreta de su actividad, a través de la realización de operaciones de Wet-Lease, las referidas operaciones, serán realizadas por TCP de Iberia a partir del 1 de septiembre de 2007.

A los referidos TCP de Iberia, que realizarán estas operaciones en las condiciones establecidas en esta Disposición Transitoria, les será de aplicación el Convenio Colectivo de TCP en todo lo no regulado por la misma.

1. Régimen de trabajo y descanso

1.1 Los TCP quedarán adscritos a la/s flota/s que realice/n las operaciones de Wet-Lease.

Asimismo, podrán quedar adscritos a una única flota compuesta por los aviones que sean objeto de Wet Lease, pudiendo volar única e indistintamente en los aviones integrados en dicha flota.

1.2 El régimen de trabajo y descanso aplicable a estos TCP es el contenido con carácter general en el Convenio Colectivo, salvo lo dispuesto en el mismo respecto a cambios de flota (que no será de aplicación).

En caso de que los aviones objeto de Wet-Lease sean tanto de Narrow Body como de Wide Body, la Compañía y los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo analizarán conjuntamente, antes del inicio de esta operación, el régimen de trabajo y descanso aplicable. En caso de no llegar a un acuerdo en el plazo de 15 días, desde que se hayan iniciado las reuniones sobre este tema, la Compañía programará de acuerdo a unos parámetros que proporcionen una productividad equivalente a los de las flotas de Iberia.

2. Vinculación contractual TCP

2.1. Desaparición de la causa

Los TCP que realicen las operaciones descritas en el primer párrafo de esta Disposición Transitoria serán, prioritariamente, TCP que figuren en la relación ordenada de personal temporal del Artículo 8.- de la TERCERA PARTE del Convenio. En ese caso, estos TCP se encontrarán vinculados a Iberia por contratos indefinidos, si bien se establecerá una cláusula de extinción del contrato laboral, para los casos en que los contratos mercantiles de fletamento finalizasen, bien sea en la fecha prevista en los contratos de fletamento, antes porque los mismos se rescindan por cualquier causa, a la finalización de cualquiera de sus prórrogas o en el supuesto de que se reduzcan las unidades de aviones objeto de los contratos de fletamento, del siguiente tenor literal:

"Ambas partes acuerdan, en virtud de lo establecido en el artículo 49.1 b) del Estatuto de los Trabajadores, que el presente contrato de trabajo quedará extinguido de manera automática en el supuesto de que se produzca la extinción del contrato de fletamento suscrito entre _____ e Iberia, bien sea en la fecha prevista en el contrato, antes porque el mismo se rescinda por cualquier causa, a la finalización de cualquiera de sus prórrogas o en el supuesto de que se reduzcan las unidades de aviones objeto del contrato de fletamento, de acuerdo con lo establecido en la Disposición Transitoria Octava del Convenio Colectivo de TCP.

En este caso, el trabajador tendrá derecho a percibir una indemnización neta de 20 días de salario por año de servicio con un tope de 12 mensualidades, salvo que opte por pasar a la relación ordenada de personal temporal

contemplada en el Artículo 8.- de la TERCERA PARTE del Convenio Colectivo de TCP, según el orden de primer contrato con Iberia."

En cualquier caso, ambas partes acuerdan que en el caso de conflicto jurídico, se procederá a la formalización de un acuerdo en el marco de un procedimiento instado al amparo del artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores y concordantes en el que se pactará el abono de la indemnización neta de 20 días de salario por año de servicio con un tope de 12 mensualidades para todos los trabajadores adscritos a dicho servicio.

2.2. Adecuación de las necesidades de TCP

2.2.1 Si el número de TCP adscritos a esta operación deviene insuficiente por situaciones de suspensión del contrato con reserva de puesto de trabajo, recogidas tanto en la legislación como en el Convenio Colectivo vigente, o reducciones de jornada del Artículo 76 las necesidades se cubrirán con TCP a través del correspondiente contrato de duración determinada que tendrá las mismas condiciones establecidas en los puntos 1.1 y 1.2.

2.2.2 Si el número de TCP adscritos a esta operación fuese insuficiente por bajas definitivas de dichos TCP en la plantilla de vuelo y/o por aumento de la producción sujeta a los contratos de Wet-Lease, los TCP que se encuentran en la relación ordenada de personal temporal transformarán, según el orden establecido en dicha relación, sus contratos en indefinidos en número suficiente para cubrir esas necesidades en las condiciones establecidas en esta Disposición Transitoria y conforme al régimen previsto en la misma.

2.2.3 Si las necesidades de TCP adscritos a esta operación disminuyesen por alteración del contrato de fletamento, bien sea por la finalización, en la fecha prevista en el contrato de fletamento o antes de la misma por cualquier causa, o en el supuesto de que se reduzcan las unidades de aviones objeto del contrato de fletamento, se extinguirán los contratos de trabajo indefinidos entre los TCP e Iberia, referidos al contrato de fletamento afectado y necesarios para adecuar el número de TCP adscritos a esta flota a las nuevas necesidades, de acuerdo con la cláusula de extinción prevista en el punto 2.1. o a través del oportuno Expediente de Regulación de Empleo.

Para proceder a la extinción de los contratos de trabajo de los TCP afectados, se seguirá el orden inverso al establecido para la contratación de los mismos.

2.3. Aumento de las necesidades de la operación no sujeta a Wet-Lease.

Si fuese necesaria la realización de contratos indefinidos para cubrir las necesidades normales de Iberia no sujetas a Wet-Lease, y les correspondiese a TCP sujetos a la operación de Wet Lease, se procederá a realizar una novación de los contratos necesarios de los TCP sujetos a esta operación, de forma que se suprima la cláusula relativa a la extinción del contrato laboral ligada al contrato de fletamento y pasando estos TCP a desempeñar sus funciones en el resto de las flotas de Iberia, según les corresponda de acuerdo a las disposiciones del Convenio Colectivo vigente en cada momento. Para ello, se seguirá el orden establecido en el Artículo 8.- de la Tercera parte del Convenio Colectivo.

Asimismo, los primeros TCP de la relación ordenada de personal contemplada en el Artículo 8.- de la Tercera parte del Convenio Colectivo de TCP suscribirán contrato indefinido, en los términos contemplados en esta Disposición Transitoria, en el número suficiente para cubrir la operación de Wet-Lease.

Disposición transitoria decimoctava

Dada la repercusión que la aplicación de la regulación recogida en el artículo 76.1 puede tener en el número de recursos disponibles, se acuerda que la Compañía abrirá un plazo específico de solicitud en el primer trimestre del 2023 con el fin de conocer el número de TCP que quieren acogerse a la ejecución opcional del coeficiente de programación en 2023.

De manera excepcional, esta opción comenzará el 1 de octubre de 2023 y finalizará el 31 de diciembre de 2023.

Los TCP que estén interesados en renovar esta opción de cara a 2024, podrán solicitarlo según lo establecido en el artículo 76.1.

Disposición transitoria decimonovena

En materia de Excedencia Especial ambas Representaciones acuerdan establecer un régimen transitorio respecto a los TCP que tengan suscrito un contrato de trabajo con la Compañía a la firma del presente Convenio o que se encuentren en la relación ordenada de TCP temporales actualizada a dicha fecha, ello con el fin de colmar las expectativas ya generadas por el colectivo de TCP en relación con esta figura.

En este sentido, los TCP señalados en el párrafo anterior podrán, a la edad de 55 y 56 años, solicitar voluntariamente su pase a la situación de Excedencia Especial en los términos previstos en el Anexo 2 del presente Convenio.

El número máximo de TCP de 55 y 56 años que podrán pasar a la situación de Excedencia Especial cada año natural será como máximo de 50 TCP en total. La concesión se realizará por orden de antigüedad en vuelo efectiva. A estos TCP se les aplicará la misma regulación que para los trabajadores que accedan a la situación de Excedencia Especial con 57, 58 o 59 años.

Si el TCP que vaya a cumplir 55 años solicitase acogerse a la Excedencia Especial para ese año en el que cumple los 55, lo hará conforme a los plazos indicados en el Anexo 2. Si dicha petición se concediese, la misma computará dentro del cupo del año en que el TCP cumple 55 años. Dado que la salida de estos TCP se podrá producir, como muy pronto, al mes siguiente a cumplir 55 años, el TCP podrá solicitar 2 fechas (conforme a los requisitos de separación entre las mismas recogidos en el Anexo 2) comprendidas en los siguientes 12 meses (ejemplo: si cumple 55 años en agosto de año A, las dos fechas de salida podrán estar comprendidas entre septiembre de ese año y agosto del año siguiente).

A la hora de realizar la solicitud, el TCP podrá señalar en la misma si, de no serle concedida la Excedencia Especial, está interesado en solicitar la ejecución opcional del coeficiente de programación.

Disposición transitoria vigésima

Los TCP que tengan suscrito un contrato de trabajo con la Compañía a la firma del presente Convenio o que se encuentren en la relación ordenada de TCP temporales actualizada a dicha fecha podrán solicitar con 55 o 56 años acogerse a la ejecución opcional del coeficiente de programación regulado en el artículo 76. No se exige ningún requisito de antigüedad en vuelo para poder solicitar esta opción.

El TCP que haya comenzado a disfrutar de la ejecución opcional del coeficiente de programación con 55 o 56 años no podrá causar baja en la Compañía por Excedencia Especial hasta que no hayan transcurrido 24 meses desde que comenzó a disfrutar esta opción.

Si el TCP solicita acogerse a la ejecución opcional del coeficiente de programación en septiembre del año anterior a aquel en que cumpliría 55 años, comenzará a disfrutar la misma a partir del mes siguiente en que cumpla 55 años, permaneciendo en la misma hasta el 31 de diciembre de ese año. Podrá solicitar continuar acogido a esta opción en años siguientes según el procedimiento establecido en el artículo 76

Disposiciones finales

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 Dispaosiciones 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 nº 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).

Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera

En las Flotas Wide Body (o flotas que sustituyan a estos tipos de avión realizando vuelos trasatlánticos o de duración similar), cuando la suma de días libres más períodos de descanso en la base (calculados éstos según lo establecido en el Artículo 84.-y Artículo 87.- del Convenio), exceda para las flotas de Wide Body de 14 en un mes, 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 días sin servicio. En cualquier caso, los días sin servicio serán 14 en las flotas de Wide Body, excluyéndose de este cómputo los descansos adicionales generados por líneas fuera de normas contempladas en el apartado (6) del Artículo 87.-.

Como excepción a lo anterior, la Compañía, una vez al trimestre natural, podrá disponer en programación de uno de los días sin servicio mínimos señalados al mes en Wide Body, de forma que ese mes queden en 13 días sin servicio (41 días sin servicio al trimestre natural).

Durante el mes en el que el TCP tenga vacaciones programadas o una licencia no retribuida no será de aplicación la posibilidad contenida en el párrafo anterior de disponer de un día sin servicio en ese mes. No obstante lo anterior, sí podrá absorberse un día en caso de que la licencia no retribuida se disfrute en el mes de diciembre.

En las Flotas Narrow Body, 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 para las flotas de Narrow Body de 10 en el mes de febrero o de 11 en cualquiera de los otros meses, 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 10 días sin servicio en el mes de febrero u 11 días sin servicio en el resto de los meses. En cualquier caso, en las flotas de Narrow Body los días sin servicio serán 10 en el mes de febrero u 11 en el resto de los meses.

A los efectos de lo establecido en los párrafos anteriores, 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 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.

Disposición adicional segunda

Se considera flota única a los aviones de la familia A-319, A-320 y A-321, incluyendo los aviones A-321 XLR o aquel que le sustituya en este tipo de operación constituyendo una sola flota a todos los efectos del Convenio Colectivo.

Disposición adicional tercera

Se considera flota única la compuesta por los aviones A-330, A-340 y A-350 constituyendo una sola flota a todos los efectos del Convenio Colectivo.

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.

En el supuesto específico de que sentencia judicial firme reconociera a los TCP que no perciben la gratificación complementaria (concepto suprimido en el XIV Convenio Colectivo, cuya percepción a título personal, como condición más beneficiosa, se mantuvo solo para los TCP que estaban contratados en el momento de la entrada en vigor del mismo), el derecho a la percepción de dicho concepto, ambas partes acuerdan que la ejecución de dicha sentencia en ningún caso podrá conllevar el incremento de la masa salarial pactada en el Convenio Colectivo vigente o resultante de la aplicación de los Acuerdos retributivos del mismo. A tal efecto, en el seno de la Comisión Negociadora se pactarán, en los términos del primer párrafo de esta disposición, los ajustes oportunos. Transcurridos sesenta días sin acuerdo desde que la correspondiente negociación en el seno de la Comisión Negociadora fuese instada, la compensación que, a título personal y como condición más beneficiosa, se venía reconociendo en la Disposición transitoria cuarta de este Convenio, a los TCP

contratados en el momento de la entrada en vigor del XIV Convenio Colectivo quedará suprimida, y la suma de los importes que viniese anualmente pagando la Compañía por dicho concepto se globalizará y se distribuirá, proporcionalmente según su nivel retributivo (sueldo base, premio de antigüedad -entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio-, prima por razón de viaje garantizada y prima de responsabilidad de sobrecargo, en su caso), entre todos los TCP de la Compañía. El nuevo importe será calculado cada año conforme a las mismas reglas que se hubiesen aplicado en caso de mantenerse la compensación prevista en la Disposición transitoria cuarta que se suprime.

Disposición adicional quinta

Los límites de actividad aérea en ejecución de las líneas realizadas con flotas de Wide Body, tanto dentro como fuera de los límites de actividad aérea del Artículo 79.-, salvo las líneas a las que se refiere el Artículo 87.- (6 bis) que tendrán sus propios límites en ejecución, serán los especificados a continuación:

I. FLOTA A-350/A-340/A-330:

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 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

II. OTRAS FLOTAS DE WIDE BODY

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

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, sea superior a una hora, en cuyo caso se aplicará el límite establecido en el citado Anexo 9.

b) Resto de líneas: Anexo 9.

Disposición adicional sexta

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

Cuando en flotas de Wide Body, 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.

I. FLOTA A-350/A-340/A-330:

En función de las 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 que será pactada por la Compañía y la Representación Sindical de los TCP.

Para los aviones A-350/340/330, cuando el crew-rest no esté operativo, en los vuelos de entre 8 y 12 horas de tiempo de vuelo, se bloquearán asientos en clase C para la mitad, redondeada en exceso, de los TCP que compongan la tripulación.

Para los aviones A-350/340/330, no se realizarán vuelos de más de 12 horas de tiempo de vuelo cuando el crew-rest no esté operativo.

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 1A, corresponderán, como mínimo, al 40% y 33,33%, 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.

Disposición adicional octava

Los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo, con el fin de facilitar la operación y el desarrollo de la red de largo radio y dada la importancia de proteger la conectividad, especialmente por la peculiaridad de la operación de las Flotas de Wide Body, admiten que los límites de actividad aérea en ejecución, establecidos en Convenio Colectivo (Disposición Adicional Quinta), podrán incrementarse hasta lo contemplado en la normativa vigente en cada momento.

Cuando se aplique lo regulado en el párrafo anterior, se abonará a los TCP que compongan esta tripulación una cantidad equivalente a un (1) día de dieta de Wide Body por la realización del pairing.

No obstante lo recogido en el párrafo primero, no podrán aplicarse los límites máximos de actividad regulados en la normativa vigente en los siguientes supuestos:

1. Cuando el vuelo programado salga de base y, una vez producido el despegue, este haya de retornar a la misma por motivo de seguridad operacional.

2. Cuando esté previsto que el vuelo programado salga de base y la incidencia que motive el retraso se produzca antes del despegue del vuelo.

No obstante, en estos casos, si el vuelo tiene como destino Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile, México, China o Japón, se podrán aplicar los máximos de actividad establecidos en la normativa vigente siempre que el retraso se produzca porque durante la preparación del vuelo, con pasaje a bordo, la operación tenga que ser interrumpida por causas imprevistas, con el fin de reiniciar el vuelo a la mayor brevedad posible.

En este caso, no corresponderá el abono de la cantidad señalada en el párrafo segundo de esta disposición

En los casos en que no sea obligatorio aplicar los límites máximos de la normativa aeronáutica según lo recogido en párrafos anteriores, si el TCP realiza voluntariamente el vuelo, recibirá la compensación económica recogida en el párrafo segundo.

Cuando se aplique lo regulado en esta disposición adicional, se analizarán los casos en la Comisión de Seguimiento de Programación, Planificación y Horarios del mes siguiente.

Disposición adicional novena

A efectos de lo previsto en el artículo 85.3 del Estatuto de los Trabajadores y, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 3.3. del VI Acuerdo sobre Solución Autónoma de Conflictos Laborales (Asac) y en su Reglamento de Desarrollo, las partes firmantes del presente convenio acuerdan adherirse en su totalidad a dicho Acuerdo y a su Reglamento.

Disposición adicional décima

En aquellas ocasiones en que, por motivos excepcionales, un determinado pairing, en programación, exceda los límites establecidos en alguno de los preceptos recogidos en este Convenio, la Comisión Negociadora de este Convenio acuerda que podrán realizarse, siempre y cuando se cumplan las dos premisas que se recogen a continuación:

1. El pairing en cuestión responda alguna de las siguientes causas:

    a) Vuelo especial, que no forme parte del programa regular de la Compañía.

    b) Sea necesario operar con unas características determinadas por motivos de seguridad.

    c) Por requerimientos técnicos del avión que obliguen a realizar una escala intermedia para poder realizarse la operación.

d) Disponibilidad de avión a la hora de elaborar el programa, de modo que el vuelo solo pueda operarse en un determinado horario por estar el avión dedicado a la realización de otros vuelos fuera del mismo.

2. El pairing exceda inicialmente los límites del Convenio en alguno de estos puntos:

a) Límite diario de actividad, superior a los límites del artículo 79, con independencia del número de etapas del servicio.

b) Prohibición de volar dos noches naturales.

Como compensación por la realización de este pairing se abonará una cantidad equivalente a un (1) día de dieta de Wide Body.

Si el servicio superase los límites de actividad aérea del Artículo 79 en más de 1 hora, se devengará un día de descanso adicional en la base por cada servicio en que eso ocurra.

En caso de encontrarnos ante un supuesto regulado en las letras c) y d) del punto 1 de esta disposición, esta situación podrá mantenerse durante el plazo máximo de 1 mes, revisando su continuidad en la Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio.

Disposición adicional undécima – Operación Level BCN

Se incorpora a este convenio el Acuerdo de la Operación Level de 21 de diciembre de 2022.

Disposición adicional duodécima

A) Sistema Concilia

La Compañía, en cumplimiento de los compromisos adquiridos, desarrollará un nuevo sistema de Programación denominado Sistema Concilia con el objetivo de mejorar la transparencia y la calidad de vida de los TCP, en el que éstos puedan manifestar sus preferencias, sin que ello suponga un menoscabo de la productividad.

Dicho sistema, se incorporará lo antes posible, y en cualquier caso antes de diciembre 2023. Para ello, se creará un grupo de trabajo que partirá de los siguientes principios:

1. La concesión de las preferencias manifestadas por el TCP se realizará en función de sus puntos,-antigüedad y otros criterios productivos, dentro de su flota y función.

2. La concesión de la preferencia manifestada por el TCP conllevará la asignación de un determinado número de puntos (bien sea en modalidad de puntos creciente o decreciente). De manera periódica, se reseteará el contador individual de cada TCP.

3. En caso de cambio de flota y/o función o excedencia, se procederá de la siguiente manera:

   a. Trasvase inicial a Wide Body: media de la flota y función.
   b. Trasvase: recuperan su puntuación de esa flota siempre que no hayan transcurrido 6 meses o más, en cuyo caso se le impondría la media de la flota.
   c. Regreso tras excedencia: se cargan los puntos medios de la flota y función.
   d. Regreso tras baja médica: continúa con los puntos que tuviese antes de producirse la IT.

4. Será incompatible la solicitud de preferencia de petición de línea con otro tipo de solicitudes de preferencia, como volar contrapeado con su pareja dentro de la flota, acumular la actividad de vuelo en una determinada fecha, etc.

B) Sistema de cambios entre tripulantes

La Compañía desarrollará un sistema que facilite la realización de cambios de pairings entre tripulantes lo antes posible y, en cualquier caso, antes de julio 2023.

Disposición adicional decimotercera - Elearning

Ambas partes acuerdan la posibilidad de que, parte de la formación impartida al colectivo, se haga en la modalidad de e-learning, de modo que se eviten a los tripulantes desplazamientos innecesarios. La Compañía decidirá el contenido y creará el formato de los cursos en aquella formación en la que la presencialidad no sea necesario, ni aporte un valor añadido.

En este sentido, se acuerda que esta formación e-learning se base en los siguientes principios:

1. Habrá una bolsa de 9 horas para la programación de los distintos cursos.

2. Esta bolsa se irá utilizando en distintos días y cursos hasta que las 9 horas se agoten. Una vez agotada la bolsa en el mismo año en que se active, no será posible abrir una nueva, debiendo esperar al año natural siguiente para proceder a la nueva activación.

3. Por cada bolsa de 9 horas, el tripulante devengará 2,53 horas de vuelos y 6 horas de actividad laboral. El devengo se producirá en el mes en el que la bolsa se active por primera vez.

4. Se programará un día específico como formación e-learning como compensación por cada bolsa de 9 horas. Este día se programará a lo largo del año natural en que se abra la bolsa, pudiendo asignarse antes o después de la apertura de la misma.

5. Cada curso impartido en formato e-learning tendrá una duración mínima de 1 hora. Dicha asignación quedará reflejada en la programación mensual, indicando el día máximo para su realización. En un mismo mes, se podrán asignar la realización de distintos cursos en formato e-learning cada uno con su fecha de finalización.

6. El tripulante podrá realizar la formación e-learning cuando estime conveniente, teniendo como plazo máximo para su realización hasta la finalización del horario indicado en la programación mensual. La Compañía intentará en la medida de lo posible avisar al tripulante de que le va a ser

programada dicha formación, antes del día 20 del mes anterior. Este aviso se realizará a través de la dirección de correo electrónico corporativa.

7. La realización de esta formación será compatible en el mismo día con la programación de un día sin servicio o una actividad de vuelo.

8. El TCP podrá realizar la formación en el dispositivo electrónico que considere conveniente. No obstante, la Compañía tendrá disponibles dispositivos para su realización en la Sala de Firmas y en el NEO; estos dispositivos no podrán utilizarse fuera de las instalaciones de la Compañía.

9. Lo anterior no aplicará a los cursos en los que se dé la opción de realizarlo en formato e-learning que sean programados en un mismo día junto con cursos presenciales.

10. La duración de los cursos en formato e-learning será la misma que la del formato presencial.

    No obstante, para aquellos nuevos cursos que nunca se hayan impartido presencialmente, la Compañía realizará una prueba para determinar la duración del mismo. Para ello contará con la participación de 5 TCP que voluntariamente accedan a realizar el curso, fijándose la duración final del curso en la media de tiempo requerido por los participantes. La toma de tiempos será supervisada por la Representación de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo.

Disposición adicional decimocuarta

Con efectos de 2022 y con el fin de garantizar el abono del SMI en vigor en cada momento, la Compañía tendrá en cuenta los siguientes conceptos salariales devengados en cada año:

Clave 001 Salario Base

Calve 021 Prima por razón de viaje garantizada

Clave 021 Exceso Prima por razón de viaje

Clave 176 Plus de asistencia

Clave 338 Cesión de días libres Level

Clave 012 Comisión de Ventas a Bordo

Clave 145 Gratificación por cumplimiento de objetivos

Clave 075 Incremento salarial no consolidado

Clave 003 Premio de Antigüedad

Clave 303 Complemento antigüedad ad personam

Clave 304 Complemento Compensatorio Antigüedad

Clave compensación circunstancias operativas

Adicionalmente, se tendrán en cuenta las cantidades percibidas por el trabajador, abonadas por la empresa, Mutua u otro organismo ligado a la Seguridad Social, en relación a situaciones de Enfermedad, Accidente, Embarazo de Riesgo, Descanso por nacimiento y cuidado de menor o Lactancia que se pudieran dar por el trabajador en el año.

Ib Compat: Prestación Complementaria Accidente

Ib Compit: Prestación Complementaria Enfermedad

Ib Compmy: Prestación Complementaria Descanso por nacimiento y cuidado de menor

Ib Compre: Prestación Complementaria Embarazo Riesgo

Subsidio It: Subsidio Enfermedad

Subsidio At: Subsidio Accidente

Pago delegado It: Subsidio Enfermedad pagado por la empresa

Pago delegado At: Subsidio Accidente pagado por la empresa

En caso de que con la suma de los anteriores conceptos no se alcance el Smi en vigor en ese año (proporcional al tiempo y jornada anual de trabajo realizada), la empresa regularizará en el mes de marzo del año siguiente, una vez abonado el incremento salarial no consolidado, la diferencia con respecto a dicho Smi.

Disposición adicional decimoquinta

A partir del 1 de enero de 2023, en caso de que un vuelo realizado por la Flota de Wide Body o por un A-321 XLR saliese de base a un destino de largo recorrido con menos TCP de los que componen la tripulación comercial establecida en cada momento por la Compañía, se abonará a cada TCP una cantidad equivalente a un (1) día de dieta de Wide Body por la realización del pairing completo.

Esta compensación se abonará igualmente en caso de que el vuelo en que faltase un tripulante sea de regreso a base, salvo que la causa se haya originado después de haber despegado de base.

Disposición adicional decimosexta

A partir del 1 de enero de 2023, en el caso en que el avión programado para realizar la ruta Sjo/Mad necesite realizar una escala técnica en algún destino intermedio, con el fin de repostar combustible suficiente para llegar a Madrid, se realizará el nuevo servicio, con la escala correspondiente, a pesar de superarse los límites de actividad establecidos en el Convenio Colectivo, abonándose a los TCP de dicho vuelo una cantidad equivalente a un (1) día de dieta de Wide Body.

En esta situación corresponderá un descanso en vuelo de 1:30 horas.

Disposición adicional decimoséptima

Con carácter general, si el TCP quiere anular su solicitud de reducción de jornada del artículo 76.2 únicamente en el mes en el que tiene vacaciones/días de recuperación, deberá mantener su programación al 100% durante al menos un mes más, ya sea en el mes previo o en el posterior al de las vacaciones/días de recuperación.

No obstante lo anterior, en caso de que el TCP tenga programadas vacaciones/días de recuperación en meses alternos, se aplicarán las siguientes reglas:

1. Será suficiente con que el TCP mantenga una programación al 100% en un mes pegado al de las vacaciones/días de recuperación, aunque ese mes también esté pegado a otro mes de vacaciones/días de recuperación adicional. Ejemplo:

Mes	1	2	3
Vac/Rc	Sí	No	Sí

   Si el TCP quiere tener una programación al 100% durante los meses 1 y 3 en que tiene vacaciones/días de recuperación, será suficiente con que, adicionalmente mantenga la programación al 100% en el mes 2.

2. Si el período de vacaciones/días de recuperación, abarca más de un mes natural, a los efectos del apartado anterior se considerará como si fuese un solo mes siempre y cuando los días estén programados con carácter consecutivo.

   Sin embargo, si los días de vacaciones/días de recuperación de ambos meses no están programados de manera consecutiva, se considerarán dos períodos distintos.

Disposición adicional decimoctava

Dada la incertidumbre del programa de vuelos que realizarán los aviones A-321 Xlr y, teniendo en cuenta las dificultades iniciales que la incorporación paulatina de aviones genera, especialmente al principio de la operación, ambas partes acuerdan analizar en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia esta operación, con el fin de realizar los ajustes necesarios para la consecución de una operación eficiente y para la vigilancia de la calidad de las programaciones de las tripulaciones.

Las condiciones acordadas en el Anexo 13 se han basado en una operación transatlántica de ida y vuelta a base (en un pairing de más de un día de ocupación) de los A321 Xlr. Por ello, las partes se comprometen a revisar, antes de su inicio, especialmente las condiciones que regularán la operación del A321 Xlr Largo Radio en los siguientes supuestos: posibles programaciones de vuelos de más de 6 horas junto otro vuelo de menor duración en un mismo servicio (operaciones triangulares), operaciones a África con vuelos de más de 6 horas, combinación de pairings que crucen cuatro o más husos horarios en sentidos opuestos u operación en nuevas ventanas de horarios.

Igualmente, se revisará en el caso de que la mayoría de los pairings con vuelos de más de 6 horas sean de 3 días de ocupación.

En cualquier caso, se partirá de la regulación establecida en el Anexo 13.

Disposición adicional decimonovena

Con el fin de dotar al colectivo de una mayor seguridad jurídica y facilitar la interpretación del Convenio Colectivo y demás normativa aplicable, se acuerda crear un grupo paritario de trabajo entre los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo y la Dirección de la Empresa con el fin de analizar la posible adaptación de las definiciones recogidas en el Convenio Colectivo a las establecidas en la normativa legal aplicable, así como la regulación en ella establecida del régimen de trabajo y descanso aplicable a los TCP. Para ello partirá de la premisa de que a la normativa legal se le añadirían las mejoras que sobre la misma ya recoge el Convenio Colectivo.

Las conclusiones que, en su caso, alcance este grupo, se elevarán a la Comisión Negociadora para que lo estudie y proceda, si lo estima pertinente, a modificar el Convenio Colectivo en ese aspecto.

Disposición adicional vigésima

Se acuerda crear un grupo paritario de trabajo entre los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo y la Dirección de la Empresa con el fin de analizar una posible nueva regulación de las imaginarias, de manera que estas puedan pasar a integrarse dentro de la programación mensual.

Las conclusiones que, en su caso, alcance este grupo, se elevarán a la Comisión Negociadora para que lo estudie y proceda, si lo estima pertinente, a modificar el Convenio Colectivo en ese aspecto.

Anexo 1 A

a) Efectividad 1 de enero 2019

NIVELES	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Sueldo base	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	504,55	383,46
Pr.razon viaje garantizada(70 horas)	1.460,87	1.396,57	1.303,30	1.206,97	1.109,62	1.006,93	902,96	802,77	707,06	610,90	514,45	417,96	332,75	294,06	259,87	182,25
Precio h. atípicas	19,22	18,38	17,15	15,88	14,60	13,25	11,88	10,56	9,30	8,04	6,77	5,50	4,38	3,87	3,42	2,40
Precio h. Vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	23,76	22,73	21,23	19,63	18,07	16,37	14,70	12,94	11,26	9,50	7,71	6,27	4,99	4,42	3,89	2,72
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1º bloque)	7,51	7,18	6,66	6,20	5,67	5,19	4,64	4,09	3,55	3,00	2,44	1,98	1,58	1,38	1,22	0,85
Precio horas desde 127 horas activ.laboral hasta 141 horas(2º bloque)	9,64	9,21	8,60	7,93	7,30	6,63	5,94	5,23	4,55	3,84	3,13	2,55	2,01	1,80	1,59	1,12
Precio horas desde 142 horas activ.laboral hasta 149 horas(3º bloque)	13,26	12,66	11,86	10,92	10,04	9,14	8,18	7,23	6,26	5,28	4,28	3,49	2,77	2,44	2,14	1,49
Precio horas desde 150 horas activ.laboral en adelante(4º bloque)	14,54	13,90	12,99	12,04	11,06	10,04	9,03	7,98	6,89	5,82	4,72	3,85	3,06	2,71	2,40	1,69

Precio hora actividad aérea en tierra: 12.73% precio hora base de vuelo

b) Efectividad 1 de enero 2022

NIVELES	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Sueldo base	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08	535,08
Pr.razon viaje garantizada(70 horas)	1.549,25	1.481,06	1.382,15	1.279,99	1.176,75	1.067,85	957,59	851,34	749,84	647,86	545,57	443,25	352,88	311,85	275,59	193,28
Precio h. atípicas	20,38	19,49	18,19	16,84	15,48	14,05	12,60	11,20	9,87	8,52	7,18	5,83	4,64	4,10	3,63	2,54
Precio h. Vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	25,20	24,11	22,51	20,82	19,16	17,36	15,59	13,72	11,94	10,07	8,18	6,65	5,29	4,69	4,13	2,88
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1º bloque)	7,96	7,61	7,06	6,58	6,01	5,50	4,92	4,34	3,76	3,18	2,59	2,10	1,68	1,46	1,29	0,90
Precio horas desde 127 horas activ.laboral hasta 141 horas(2º bloque)	10,22	9,77	9,12	8,41	7,74	7,03	6,30	5,55	4,83	4,07	3,32	2,70	2,13	1,91	1,69	1,19
Precio horas desde 142 horas activ.laboral hasta 149 horas(3º bloque)	14,06	13,43	12,58	11,58	10,65	9,69	8,67	7,67	6,64	5,60	4,54	3,70	2,94	2,59	2,27	1,58
Precio horas desde 150 horas activ.laboral en adelante(4º bloque)	15,42	14,74	13,78	12,77	11,73	10,65	9,58	8,46	7,31	6,17	5,01	4,08	3,25	2,87	2,55	1,79

Precio hora actividad aérea en tierra: 12.73% precio hora base de vuelo

c) Efectividad 1 de enero 2023

NIVELES	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Sueldo base	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48	556,48
Pr.razon viaje garantizada(70 horas)	1.611,22	1.540,30	1.437,44	1.331,19	1.223,82	1.110,56	995,89	885,39	779,83	673,77	567,39	460,98	367,00	324,32	286,61	201,01
Precio h. atípicas	21,20	20,27	18,91	17,52	16,10	14,61	13,10	11,65	10,26	8,87	7,47	6,07	4,83	4,27	3,77	2,64
Precio h. Vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante	26,21	25,07	23,41	21,65	19,93	18,05	16,21	14,27	12,42	10,47	8,51	6,92	5,50	4,88	4,30	3,00
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1º bloque)	8,28	7,91	7,34	6,84	6,25	5,72	5,12	4,51	3,91	3,31	2,69	2,18	1,75	1,52	1,34	0,94
Precio horas desde 127 horas activ.laboral hasta 141 horas(2º bloque)	10,63	10,16	9,48	8,75	8,05	7,31	6,55	5,77	5,02	4,23	3,45	2,81	2,22	1,99	1,76	1,24
Precio horas desde 142 horas activ.laboral hasta 149 horas(3º bloque)	14,62	13,97	13,08	12,04	11,08	10,08	9,02	7,98	6,91	5,82	4,72	3,85	3,06	2,69	2,36	1,64
Precio horas desde 150 horas activ.laboral en adelante(4º bloque)	16,04	15,33	14,33	13,28	12,20	11,08	9,96	8,80	7,60	6,42	5,21	4,24	3,38	2,98	2,65	1,86

Precio hora actividad aérea en tierra: 12.73% precio hora base de vuelo

A partir del año 2024, las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

Anexo 1 B

a) Efectividad 1 de enero 2019

TRANSPORTE	134,08 €
FONDO SOLIDARIO	0,54 €
FONDO CONSECUCION OBJETIVOS	298,69 €
PLUS ASISTENCIA	18,05 €
PRIMA TCP PRINCIPAL	142,10 €

b) Efectividad 1 de enero de 2022

TRANSPORTE	142,19 €
FONDO SOLIDARIO	0,57 €
FONDO CONSECUCION OBJETIVOS	316,76 €
PLUS ASISTENCIA	19,14 €
PRIMA TCP PRINCIPAL	150,70 €

c) Efectividad 1 de enero de 2023

TRANSPORTE	147,88 €
FONDO SOLIDARIO	0,59 €
FONDO CONSECUCION OBJETIVOS	329,43 €
PLUS ASISTENCIA	19,91 €
PRIMA TCP PRINCIPAL	156,73 €

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

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 ocupar el puesto en tierra que le asigne la Dirección en el centro de trabajo de la base definitiva a la que esté adscrito, percibiendo los siguientes emolumentos:

- Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio), 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.
- Desde el cuarto al sexto mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio) y 50% 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 (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio) 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% de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

Los emolumentos señalados en los párrafos anteriores, cubrirán, a tanto alzado, la totalidad de las percepciones que pudieran corresponderle por el puesto asignado en tierra, excluyendo, únicamente, dietas, indemnizaciones, suplidos, horas extras, nocturnas y festivas y transporte.

En caso de que el puesto asignado en tierra conlleve la percepción de alguno de los conceptos excluidos, la remuneración de los mismos así como de cualquier otro plus/gratificación que gire sobre el concepto de salario hora/base del convenio colectivo de tierra, se hará asignando al TCP en esta situación, en función de su antigüedad administrativa, un nivel económico de referencia dentro de la categoría de ejecución/supervisión del grupo laboral de administrativos.

En materia de dietas, los TCP en esta situación percibirán las correspondientes a vuelo en el supuesto de que por razones de servicio, efectúen un desplazamiento. Percibirán, sin embargo, las dietas de desayuno, comida o cena del personal de tierra si, de acuerdo con la jornada realizada, les correspondiesen.

En materia de transporte percibirá las cantidades establecidas para el personal de tierra.

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 76.2 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. No apto indefinido y/o incapacidad permanente total para su profesión habitual.
2. Pase a la situación o Escala de Reserva.
3. Pase a la situación de Excedencia Especial.

Iberia, L.A.E., reconoce que los TCP con no apto indefinido 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.

No apto indefinido

En el caso de que al TCP le sea denegado o suspendido el certificado médico, requerido para ejercer sus funciones como TCP, y tal situación sea considerada por el Servicio Médico de la Compañía o por el Centro Médico Aeronáutico que ésta determine como una condición de No apto indefinido, el trabajador pasará a ocupar el puesto en tierra que le asigne la Dirección de la Compañía.

El TCP con pérdida definitiva de licencia pasará a prestar servicios en tierra, ocupando un puesto de la categoría de ejecución-supervisión del grupo laboral de administrativos, más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes en el centro de trabajo de la base definitiva a la que esté adscrito. En el caso de que se requiera, el TCP con pérdida definitiva de licencia, recibirá los cursos de formación necesarios para ocupar el puesto que se le asigne.

El TCP en esta situación percibirá el sueldo base, el premio de antigüedad (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam

y complemento indemnizatorio) y el complemento preciso para que, unido al total de percepciones que pueda percibir de la Seguridad Social Nacional y/o Complementaria, alcance el 100% de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo. Una vez fijado dicho complemento, los incrementos que se produzca en las pensiones fijadas por la Seguridad Social no serán absorbidos.

El complemento salarial que se le asigne, de acuerdo con lo establecido en los párrafos anteriores, cubrirá, a tanto alzado, la totalidad de las percepciones que pudieran corresponderle por el puesto asignado en tierra, excluyendo, únicamente, dietas, indemnizaciones, suplidos, horas extras, nocturnas y festivas y transporte.

En caso de que el puesto asignado en tierra conlleve la percepción de alguno de los conceptos excluidos, la remuneración de los mismos así como de cualquier otro plus/gratificación que gire sobre el concepto de salario hora/base del convenio colectivo de tierra, se hará asignando al TCP en esta situación, en función de su antigüedad administrativa, un nivel económico de referencia dentro de la categoría de ejecución/supervisión del grupo laboral de administrativos.

En materia de dietas, los TCP con pérdida definitiva de licencia percibirán las correspondientes a vuelo en el supuesto de que por razones de servicio, efectúen un desplazamiento. Percibirán, sin embargo, las dietas de desayuno, comida o cena del personal de tierra si, de acuerdo con la jornada realizada les correspondiesen.

En materia de transporte percibirá las cantidades establecidas para el personal de tierra.

Esta misma consideración tendrá el TCP con una declaración del organismo de la Administración que corresponda de incapacidad permanente total para su profesión habitual.

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 20.-, 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.

Tanto en los supuestos de cese en vuelo temporal como definitivo, anteriormente citados, las condiciones de trabajo y descanso tales como 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 62 años cesarán en los servicios de vuelo y pasarán 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 57 años.

La situación de Reserva implica la posibilidad de que la Compañía, por propia iniciativa, haga uso de 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 67 años o edad inferior en caso de acceder a la jubilación.

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 aquélla, en dicho período.

Durante el tiempo que medie entre el pase a la situación de Reserva y mientras permanezca en la misma, la Compañía a su cargo abonará al TCP, en 14 mensualidades, una cantidad que se calculará según se indica a continuación:

- La base reguladora será el cociente que resulte de dividir por 210 la suma de las bases de cotización del interesado durante los 180 meses (15 años) inmediatamente anteriores al del mes previo al inicio de la situación de Reserva, teniendo en cuenta lo siguiente:
- Las bases de cotización de los 24 meses inmediatamente anteriores al inicio de la situación de Reserva se toman por su valor nominal.
- Las restantes bases de cotización se actualizarán de acuerdo con la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC) desde el mes a que

aquéllas correspondan hasta el mes inmediato anterior a aquél en que se inicie el período a que se refiere el párrafo anterior.

Esta cantidad será revalorizada 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 en vigor del Reglamento del Concierto Colectivo de TCP.

Excedencia Especial

A partir de los 57 años y hasta antes de cumplir los 60 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.

Igualmente, podrán optar por pasar a esta situación los TCP a partir de los 60 años y hasta antes de cumplir los 62 años de edad, manteniéndose en esta situación durante un período máximo de 5 años, a contar desde el momento de inicio de la situación de Excedencia Especial.

Para poder acceder a la situación de Excedencia Especial el TCP deberá haber estado en situación de alta en la Compañía durante al menos 5 años, dentro de los 7 años, inmediatamente anteriores a la fecha de pase a la situación de Excedencia Especial, así como tener un mínimo de 20 años de antigüedad en vuelo efectiva a dicha fecha. A estos efectos, se considerará de alta en la compañía las situaciones de: actividad, riesgo durante la gestación/descanso por nacimiento y cuidado de menor/lactancia, excedencia por maternidad/paternidad, pérdida de licencia/cese temporal en vuelo, y enfermedad común/accidente laboral.

Desde el momento en que el TCP opte por dicha situación y hasta su finalización a la edad que corresponda, percibirá de la Compañía, en 14 mensualidades, una cantidad que se calculará según se indica a continuación:

- La base reguladora será el cociente que resulte de dividir por 210 la suma de las bases de cotización del interesado durante los 180 meses (15 años) inmediatamente anteriores al del mes previo al inicio de la situación de Excedencia Especial, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Las bases de cotización de los 24 meses inmediatamente anteriores al inicio de la situación de Excedencia Especial se toman por su valor nominal.

- Las restantes bases de cotización se actualizarán de acuerdo con la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC) desde el mes a que aquéllas correspondan hasta el mes inmediato anterior a aquél en que se inicie el período a que se refiere el párrafo anterior.

Dicha cantidad 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.

El procedimiento de solicitud y concesión se regirá por los siguientes principios:

- Los TCP interesados en acogerse a la Excedencia Especial deberán presentar su solicitud antes del 1 de septiembre del año anterior a aquel en el que quieran causar baja, indicando dos fechas posibles de salida, que deberán estar separadas por un mínimo de 3 meses, las dos fechas tendrán que estar comprendidas dentro del año natural de salida.

- La Compañía concederá la solicitud en alguna de las dos fechas solicitadas, a su elección, siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos al efecto.

- A lo largo del año, se abrirá una segunda ventana de petición que se cerrará en el mes de mayo, para salidas que se podrán producir a partir del mes de octubre de ese año. El TCP indicará dos posibles fechas de salida, una de las cuales tendrá que estar comprendida dentro de ese año. La Compañía concederá la solicitud en una de las dos fechas solicitadas, a su elección, siempre que se cumplan todos los requisitos al efecto.

- La salida por Excedencia Especial se producirá el día 1 del mes.

- La Compañía comunicará la fecha de salida según lo siguiente:

  - Si la salida se produce el 1 de enero, se comunicará la concesión de la Excedencia Especial el 1 de noviembre del año anterior, como muy tarde.

  - Si la salida se produce el 1 de febrero, se comunicará la concesión de la Excedencia Especial el 1 de diciembre del año anterior, como muy tarde.

  - Si la salida se produce el resto de los meses, se comunicará la concesión de la Excedencia Especial el 1 de enero de ese mismo año, como muy tarde.

En caso de que, por motivos productivos, no fuese posible asumir el total de salidas en las fechas solicitadas, se analizará la situación en la Comisión de Interpretación y Vigilancia con el fin de encontrar una solución satisfactoria para ambas partes.

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

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 tercera

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

Disposición final

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

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

Anexo 3

Anexo 3, I

Dietas tripulantes de cabina de pasajeros

a) Efectividad 1 de enero de 2019

	COMIDA (1/2 DIETA)	CENA (1/2 DIETA)
NACIONALES (EUROS)	**23,11**	**23,11**

EXTRANJERAS (U.S.D.)		
	COMIDA (1/2 DIETA)	**CENA (1/2 DIETA)**
A. 100 por 100	**37,80**	**37,80**
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	**47,25**	**47,25**
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, Japón y China.		
C. 112 por 100	**42,34**	**42,34**
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	**35,91**	**35,91**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E. 80 por 100	**30,24**	**30,24**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2019.		

b) Efectividad 1 de enero de 2022

	COMIDA (1/2 DIETA)	CENA (1/2 DIETA)
NACIONALES (EUROS)	**24,51**	**24,51**

EXTRANJERAS (U.S.D.)		
	COMIDA (1/2 DIETA)	**CENA (1/2 DIETA)**
A. 100 por 100	**40,09**	**40,09**
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	**50,11**	**50,11**
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, Japón y China.		
C. 112 por 100	**44,90**	**44,90**
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	**38,09**	**38,09**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E. 80 por 100	**32,07**	**32,07**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2022.		

c) Efectividad 1 de enero de 2023

	COMIDA (1/2 DIETA)	CENA (1/2 DIETA)
NACIONALES (EUROS)	**25,49**	**25,49**

EXTRANJERAS (U.S.D.)		
	COMIDA (1/2 DIETA)	**CENA (1/2 DIETA)**
A. 100 por 100	**41,69**	**41,69**
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	**52,11**	**52,11**
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, Japón y China.		
C. 112 por 100	**46,69**	**46,69**
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	**39,61**	**39,61**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.		
E. 80 por 100	**33,35**	**33,35**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2023 - 31 marzo 2023.		

d) Efectividad 1 de abril de 2023

DIETA ÚNICA	EUROS	$ USA
Narrow Body	30,87	54,03
Wide Body	30,21	67,08

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

Anexo 3, II

Dietas por destacamento tripulantes de cabina de pasajeros

A. Efectividad 1 de enero de 2019

	CONCEPTOS DIETAS POR DESTACAMENTOS
NACIONALES (EUROS)	**38,44**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**80,43**
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	**100,54**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**90,08**
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	**76,41**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**64,34**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2019.	

B. Efectividad 1 de enero de 2022

	CONCEPTOS DIETAS POR DESTACAMENTOS
NACIONALES (EUROS)	**40,77**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**85,30**
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	**106,63**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**95,54**
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	**81,04**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**68,24**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2019.	

C. Efectividad 1 de enero de 2023

	CONCEPTOS DIETAS POR DESTACAMENTOS
NACIONALES (EUROS)	**42,40**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**88,71**
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	**110,89**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**99,36**
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	**84,27**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**70,97**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2023 – 31 marzo 2023.	

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

Anexo 3, III
DIETA POR RESIDENCIA TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

a) Efectividad 1 enero de 2019

	CONCEPTOS INDEMNIZACION POR RESIDENCIA
NACIONALES (EUROS)	**28,48**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**68,34**
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	**85,43**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**76,54**
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	**64,92**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**54,67**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2019	

b) Efectividad 1 de enero de 2022

	CONCEPTOS INDEMNIZACION POR RESIDENCIA
NACIONALES (EUROS)	**30,20**
EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**72,47**
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	**90,59**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**81,17**
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	**68,85**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**57,98**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2022	

c) Efectividad 1 enero 2023

	CONCEPTOS INDEMNIZACION POR RESIDENCIA
NACIONALES (EUROS)	**31,41**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**75,37**
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	**94,21**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**84,41**
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	**71,60**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**60,30**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2023	

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

Anexo 3, IV
DIETAS POR DESTINO TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

a) Efectividad 1 de enero de 2019

	CONCEPTOS INDEMNIZACION POR DESTINO
NACIONALES (EUROS)	**20,12**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**48,26**
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	**60,33**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**54,05**
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	**45,85**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**38,61**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2019	

b) Efectividad 1 de enero de 2022

	CONCEPTOS INDEMNIZACION POR DESTINO
NACIONALES (EUROS)	**21,34**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**51,18**
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	**63,98**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**57,32**
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	**48,62**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**40,94**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2022	

c) Efectividad 1 de enero de 2023

	CONCEPTOS INDEMNIZACION POR DESTINO
NACIONALES (EUROS)	**22,19**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**53,23**
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	**66,54**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**59,62**
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	**50,57**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**42,58**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2023	

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

Anexo 3, V
COMPLEMENTO DIETA TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS

a) Efectividad 1 enero de 2019

	CONCEPTOS COMPLEMENTO DIETA
NACIONALES (EUROS)	**17,83**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**31,89**
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	**39,86**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**35,72**
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	**30,30**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**25,51**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2019	

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: 23,11 €

Efectividad: 1 enero de 2019

b) Efectividad 1 enero de 2022

	CONCEPTOS COMPLEMENTO DIETA
NACIONALES (EUROS)	**18,91**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**33,82**
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	**42,28**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**37,88**
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	**32,13**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**27,06**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2022	

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: 24,51€

Efectividad: 1 enero 2022

c) Efectividad 1 enero de 2023 hasta el 31 marzo de 2023

	CONCEPTOS COMPLEMENTO DIETA
NACIONALES (EUROS)	**19,67**

EXTRANJERAS (U.S.D.)	
A. 100 por 100	**35,17**
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	**43,96**
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, Japón y China.	
C. 112 por 100	**39,39**
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	**33,41**
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100	**28,14**
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.- Los países que no tengan un índice establecido, se fijarán en Comisión de Interpretación y Vigilancia. Efectividad: 1 enero 2023 – 31 marzo 2023	

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: 25,49€

Efectividad: 1 enero 2023 - 31 marzo 2023

ANEXO 4

VESTUARIO

La Compañía facilitará el uniforme a los TCP entregándoles las prendas que lo componen.

La Compañía se reserva la facultad de introducir las modificaciones que estime más adecuadas respecto a las prendas que componen el vestuario, la hechura, color, los plazos de reposición, las unidades de las prendas y demás características, informando a la Comisión de Vestuario.

El Comité de Seguridad y Salud del Centro de Trabajo de Vuelo, tendrá en materia de vestuario las competencias establecidas en la legislación laboral.

La recogida, pruebas y cambios de uniforme se realizarán fuera de la jornada laboral.

Las normas de utilización del vestuario, serán las establecidas por la Compañía en cada momento en su normativa interna.

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% de las vacaciones totales para el proceso anual de asignación, reservándose la Empresa el 15% 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 8 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 8 días, que son los que tienen garantizados para disfrutar en la época de verano.

El resto de los días hasta el 85% se distribuirá en los meses de invierno en función de las necesidades de producción. Dicha distribución se realizará por flota y función.

1.2. Los días de recuperación tendrán el tratamiento de un tercer periodo de vacaciones si así se solicita. Este tercer período se podrá solicitar tanto en la época de invierno como en la de verano y podrá ser concedido con carácter voluntario o forzoso. En el caso de que el tercer periodo se asigne forzoso; o bien se unirá a uno de los periodos de vacaciones; o bien se separará del periodo más próximo 30 días si el periodo es voluntario ó 45 días si es 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. 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.

1.6. El TCP que, debido al estado de gestación y/o a cualquier otra circunstancia relacionada con el nacimiento y cuidado de menor, no pueda disfrutar de todo o parte del período anual de vacaciones, disfrutará las vacaciones que le resten a su reincorporación. No obstante, la Compañía le podrá asignar los cursos que sean necesarios para recobrar su aptitud para el vuelo, con prioridad sobre las vacaciones pendientes, sin fraccionarlas. Únicamente, si el TCP voluntariamente accede, se podrán fraccionar los períodos de vacaciones pendientes para este fin. Cuando se asigne el curso por la Compañía, las vacaciones serán disfrutadas por el TCP inmediatamente después, salvo que haya accedido a fraccionarlas.

En el caso de que las nuevas fechas asignadas coincidiesen con alguna de sus peticiones, referidas al año de que se trate, se le sumará la puntuación correspondiente a ésta.

1.7. A los TCP que, a consecuencia de una baja por IT, no pudieran iniciar un período de vacaciones programadas, les serán asignadas inmediatamente después del alta, pudiendo la Compañía, no obstante, dar prioridad a la realización de los cursos que pudieran ser necesarios para su reincorporación, sobre la asignación de dichas vacaciones, sin fraccionarlas. Únicamente, si el TCP voluntariamente accede, se podrán fraccionar los períodos de vacaciones pendientes para este fin. Cuando se asigne el curso por la Compañía, las vacaciones serán disfrutadas por el TCP inmediatamente después, salvo que haya accedido a fraccionarlas.

En el caso de que las nuevas fechas asignadas coincidiesen con alguna de sus peticiones, referidas al año de que se trate, se le sumará la puntuación correspondiente a ésta.

En el caso de que el TCP tenga una asignación de vacaciones anuales previa a la IT; su alta se produzca antes de empezar el período asignado de vacaciones; sea necesario que realice cursos para su reincorporación, y no existan cursos entre la fecha de alta y la del inicio de las vacaciones, el TCP podrá optar por cualquiera de las siguientes alternativas:

- Disfrutar de las vacaciones en las fechas programadas. En este caso, una vez se produzca la finalización del período de vacaciones, y hasta que el TCP esté habilitado para su reincorporación efectiva en vuelo, pasará a prestar servicios en tierra, según lo establecido en el ANEXO 2, en el puesto que le sea asignado de su Dirección operativa, percibiendo, durante el período de vacaciones, la retribución contemplada en el Artículo 110.- y durante el período que preste servicios en tierra, la retribución contemplada en el ANEXO 2, apartado A, punto 2.-
- Alterar el período de vacaciones asignado, de forma que realice el curso o cursos necesarios para su reincorporación efectiva en vuelo, disfrutando las vacaciones pendientes inmediatamente después de la realización del curso.

1.8. A los TCP procedentes de excedencia o de larga enfermedad, les serán asignadas las vacaciones con carácter de forzosas, según las necesidades del servicio, pudiendo dar la Compañía prioridad a los cursos que pudieran ser necesarios para su reincorporación. Únicamente, si el TCP voluntariamente accede, se podrán fraccionar los períodos de vacaciones pendientes para este fin. Cuando se asigne el curso por la Compañía, las vacaciones serán disfrutadas por el TCP inmediatamente después, salvo que haya accedido a fraccionarlas.

En el caso de que el TCP tuviera una asignación de vacaciones anuales previa a la IT o a la excedencia; su alta se produzca antes de empezar el período asignado de vacaciones; sea necesario que realice cursos para su reincorporación, y no existan cursos entre la fecha de alta y la del inicio de las vacaciones, el TCP podrá optar por cualquiera de las siguientes alternativas:

- Disfrutar de las vacaciones en las fechas programadas. En este caso, una vez se produzca la finalización del período de vacaciones, y hasta que el TCP esté habilitado para su reincorporación efectiva en vuelo, pasará a prestar servicios en tierra, según lo establecido en el, en el puesto que le sea asignado de su Dirección operativa, percibiendo, durante el período de vacaciones, la retribución contemplada en el Artículo 110.- y durante el período que preste servicios en

tierra, la retribución contemplada en el ANEXO 2, apartado A, punto 2.-.

- Alterar el período de vacaciones asignado, de forma que realice el curso o cursos necesarios para su reincorporación efectiva en vuelo, disfrutando las vacaciones pendientes inmediatamente después de la realización del curso.

En el caso de que las nuevas fechas asignadas coincidiesen con alguna de sus peticiones, referidas al año de que se trate, se le sumará la puntuación correspondiente a ésta.

1.9. Las situaciones contempladas en los puntos 1.3, 1.6, 1.7 y 1.8 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.

1.10. Todos los cambios, intercambios y oferta de turnos de vacaciones se gestionarán a través del Portal del Tripulante.

El TCP podrá solicitar un cambio de vacaciones asignadas o un período, concreto o no, para las vacaciones no asignadas en cualquier momento con dos únicas limitaciones:

a) Si la petición afecta al mes siguiente. En ese caso la fecha límite será el día 08 del mes anterior; por ser el tiempo de inicio de confección de la Planificación y Programación del mes siguiente.

b) La restricción propia de la segunda quincena del mes de diciembre, por su implicación en los sorteos.

De manera inmediata obtendrá respuesta a la solicitud que realice, siempre en función de la disponibilidad existente, ya que estará sujeta en cada momento a las necesidades de producción y estado de las plantillas.

Para ello, los TCP podrán realizar sus solicitudes de cambio de turno de vacaciones ya asignado o pendiente de asignar, dentro de las **opciones** que se indican a continuación,

- **Cambio de turnos de vacaciones entre TCP.**

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. 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 T.C.P. implicados en el intercambio

- **Los TCP, que así lo deseen, podrán ofrecer cualquier turno de vacaciones, asignado** o **pendiente de asignar**, para que quede **a disposición de cambio con la Compañía**.

  Dentro de este apartado, las posibilidades existentes para elección del TCP son:

  a) Solicitar intercambio de un turno de vacaciones asignado por:

  a.1.- Otro periodo concreto.

  a.2.- Otro periodo que sea asignado, según la disponibilidad de la Compañía.

  b) Solicitar concesión de un turno de vacaciones pendiente de asignar por:

  b.1.- La asignación de ese turno en el mes que elige el TCP.

  b.2.- La asignación de ese turno en las primeras fechas posibles según la disponibilidad de la Compañía.

c) Se podrá marcar la opción de cambio de un turno de vacaciones fraccionadas en dos periodos, aunque esto signifique la existencia **de tres periodos,** siendo el tercer periodo los días de recuperación.

Si con el desdoblamiento en tres periodos, dos de ellos fuesen de verano, uno de ellos serán los días de recuperación.

La asignación de vacaciones al TCP que lo solicite, se hará por riguroso orden de llegada de la solicitud, siendo la puntuación la que se establece a continuación:

- Si el turno intercambiado coincide con alguno de los períodos voluntarios solicitados por el TCP, se le asignarán los puntos correspondientes.
- Si el período intercambiado no coincide con los períodos voluntarios solicitados, no se asignarán puntos.

Los TCP podrán solicitar ampliación de un periodo de vacaciones asignado, no pudiendo exceder esta ampliación de 15 días de vacaciones en periodo de verano

1.11. 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:

- Director.
- Gestores de Wide Body y de Narrow Body.
- Responsable.
- Supervisores.

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.

1.12. No obstante lo establecido en el Artículo 39.- 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 de duración determinada , quedará en suspenso durante el período de verano el derecho a dicho tipo de licencias.

1.13. 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.

1.14. 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.

1.15. Al igual que en el punto anterior, a los TCP que por turno les corresponda incidencias coincidiendo con un período en el que tengan 4 ó más días de vacaciones y/o recuperación programadas, se les saltará el turno de incidencias restableciéndose la situación al mes siguiente.

1.16. Entre dos períodos de vacaciones forzosas deberá haber un mínimo de 45 días de actividad.

Entre un período voluntario y otro forzoso, o viceversa, deberá haber un mínimo de 30 días de actividad

La separación de 45 y 30 días anteriormente señalada no se garantizará en los casos de reincorporación de destacamentos, larga enfermedad, baja por IT, gestación o excedencia, si con ello no fuera posible conceder todas las vacaciones dentro del año natural.

1.17. Si el TCP solicita un mes natural completo y existe cupo, se concederá el mes natural completo.

1.18. La puntuación obtenida en el año anterior será la que determine la prioridad para la elección de las vacaciones de cada año.

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

1.20. 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 8 días en verano.

Alternativa 2 - TCP que no soliciten su derecho a disfrutar los 8 días en verano.

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

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

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

2.5.2 Se rellenarán obligatoriamente los datos de identificación del 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. En caso de no señalar ninguna semana se dará preferencia a la menos ocupada.

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 (1º ó 2º). Por omisión se elegirá el menos ocupado.

c) Deberá indicar A o P (Anterior o Posterior) en el campo de Recuperación según prefiera. Este campo es opcional y en caso de no poderse atender se dará prioridad al orden de sus preferencias, siempre que no haya optado porque los días de recuperación sean un tercer periodo.

d) También manifestará si desea ampliación a 15 días en el período de verano indicando SI o NO en el cuadro correspondiente. Por omisión se entenderá que no desea ampliación.

e) Igualmente señalará en el cuadro correspondiente si desea la ampliación a 15 días en verano en período no coincidente (forzosas).

f) Indicará, asimismo, si quiere solicitar un tercer periodo de vacaciones, compuesto por los días de recuperación, anotando el mes y la semana de inicio del tercer periodo dentro del bloque “CUPO DE DÍAS DE RECUPERACIÓN”. Podrá solicitarse tanto en verano como en invierno.

2.5.4 Para los que opten por la Alternativa 2:

a) En cualquiera de las dos asignaciones 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 1ª ó 2ª dejando en blanco el cuadro Mes Completo.

c) En el campo Recuperación indicará con un SI o NO, si desea Recuperación en este período o asignación y siempre que no haya optado porque los días formen un tercer periodo. 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 menos ocupada.

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

f) 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. ASIGNACION 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 8 días en verano.
- Asignación cupo 8 días en verano en período no solicitado.
- Ampliación de 8 a 15 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 del tercer periodo de vacaciones (recuperaciones)
- Asignación forzosa, según la petición del interesado, en período no coincidente.

3.1.1 Asignación 8 días en verano Alternativa 1:

a) Ordenación de los TCP de Alternativa 1 de menor a mayor según Puntuación del año anterior y Escalafón.

b) Iniciar la rotación de estos TCP según el orden de sus preferencias atendiendo mes y semana elegida.

3.1.2 Asignación cupo 8 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 con las que tengan menor porcentaje de asignación sobre lo ofertado.

3.1.3 Ampliación de 8 días a 15:

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 Alternativa 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 del tercer periodo de vacaciones (recuperaciones)

a) Se incluirá a todos los tripulantes que hayan solicitado el tercer periodo de vacaciones

b) La clasificación de los tripulantes antes de iniciar la rotación será:

- Número de puntos por tercer periodo del año anterior, de menor a mayor.
- Número de escalafón

3.1.7 Asignación forzosa:

a) Se refundirán en un bloque todos, los TCP a los que no hubiera sido posible asignarle sus vacaciones completas.

b) La clasificación de los tripulantes para iniciar la rotación es la siguiente:

- TCP de Alternativa 2 con petición de mes natural en caso de asignación forzosa.
- TCP que no han rellenado el impreso de Petición de Vacaciones
- TCP sin ningún período concedido en asignación voluntaria.
- TCP con un período asignado.
- TCP con petición de tercer periodo no asignado en la fase anterior.

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 menor porcentaje de ocupación sobre lo ofertado, e igualando los períodos.

d) Para los de Mes Completo, solo período de invierno. Si no fuera posible atender su petición de Mes Completo, asignarle una quincena.

e) Si se le asignó un período de carácter voluntario en verano, asignarle obligatoriamente uno de invierno. En el caso de tercer periodo de vacaciones podrá asignarse tanto en verano como en invierno.

f) A cada TCP se le asignará solo un período, independientemente de que pudieran no tener ninguno asignado (Alternativa 2 o sin solicitud, o Alternativa 1 sin posibilidad de asignación en verano, por ejemplo, por excedencia).

Si el tripulante no hubiera realizado solicitud de vacaciones, entonces se le asignará la recuperación (si procede), anterior o posterior, sobre la quincena menos ocupada, de entre las dos posibles.

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 el año anterior.

4. PUNTUACIÓN

Solamente puntuarán los períodos concedidos con carácter voluntario de acuerdo al siguiente cuadro:

ORDEN PREFERENCIA	VERANO		INVIERNO		
	8 DIAS	15 DIAS	15 DIAS	22 DIAS	30 DIAS
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, salvo los días de recuperación que se soliciten y se concedan como tercer periodo, en cuyo caso puntuarán como 1 punto por cada vez que se concedan, con independencia de los días.

5. CALENDARIO

5.1 CUPO DE 8 DIAS EN VERANO

MES	SEMANA			
	1ª	2ª	3ª	4ª
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 15 DIAS EN VERANO

JUNIO	---	16-30
JULIO	1-15	17-31
AGOSTO	1-15	17-31
SEPTIEMBRE	1-15	16-30

5.3 15 DIAS EN INVIERNO

JUNIO	1-15	-
MESES DE 31	1-15	17-31
MESES DE 30	1-15	16-30
MESES DE 29	1-15	15-29
MESES DE 28	1-15	14-28

5.4 22 DIAS EN INVIERNO

JUNIO	25/5	15/6
MESES DE 31	1-22	10-31
MESES DE 30	1-22	09-30
MESES DE 29	1-22	08-29
MESES DE 28	1-22	07-28

5.5 30 DIAS EN INVIERNO

5.6 CUPO DIAS DE RECUPERACION COMO TERCER PERIODO.

Puede solicitarlos en el mes del año que desee. y si desea especificar semana, indicará 1ª, 2ª, 3ª o 4ª según sus deseos.

MES	**COMIENZO POR SEMANAS**			
	1ª	**2ª**	**3ª**	**4ª**
MESES DE 31	1	9	17	24
MESES DE 30	1	8	16	23
MESES DE 29	1	8	15	22
MESES DE 28	1	8	15	22

INSTRUCCIONES DE 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 impreso es autocopiativo, quedándose el TCP con la copia en la que deberá constar el "Recibí" por parte del Departamento Administración de Flotas, como justificante de su entrega.

IMPORTANTE

Los días de recuperación, salvo que se haya optado por pedirlos como tercer periodo, se unirán a otro periodo de invierno.

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 = "ASIGNACION 8 DIAS VERANO/22 DIAS INVIERNO"

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

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

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 SI o NO en el cuadro correspondiente.

3. NORMAS PARA ALTERNATIVA 2 = "ASIGNACION POR QUINCENAS O MES COMPLETO"

3.1. En la primera asignación se podrán elegir meses de invierno o de verano. 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 1ª o 2ª, 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.

4. NORMAS PARA DIAS DE RECUPERACION COMO TERCER PERIODO.

Puede solicitarlos en el mes del año que desee y si desea especificar semana, indicará 1ª, 2ª, 3ª o 4ª según sus deseos.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

De cara a la asignación de vacaciones a partir de 2024, se implantará un nuevo sistema para la asignación anual de vacaciones y días de recuperación (AVAT anual) que aportará mayor visibilidad al TCP a la hora de seleccionar sus vacaciones. Durante los meses de octubre a noviembre del año anterior el TCP, dependiendo de sus puntos, podrá seleccionar los distintos períodos de vacaciones y días de recuperación en distintas ventanas que mostrarán los cupos disponibles.

En este sistema, la empresa ofertará el 85% de los días de vacaciones y de recuperación totales para su asignación en el proceso anual señalado en el párrafo anterior.

Con el fin de ajustarse a los plazos de las ventanas de petición, la comunicación de las vacaciones y días de recuperación forzosos se realizará antes del 30 de noviembre del año anterior.

La asignación de vacaciones forzosas en el AVAT anual se realizará estableciendo un sistema rotatorio.

Para ello, se creará un grupo de trabajo que desarrolle las funcionalidades del sistema, revisando aquellos aspectos del convenio que se opongan a la regulación actual, de cara a la asignación de vacaciones de 2024. Las conclusiones de este grupo de trabajo se

elevarán a la Comisión Negociadora de este Convenio para que, en su caso, proceda a su aprobación.

ANEXO 6

ROTACIONES DE DESTACAMENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS

1. NORMAS COMUNES

- Todo TCP tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.
- Cuando razones técnicas impidan a un TCP ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por el Gestor 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 46.-, Artículo 47.-y Artículo 48.-, de la PRIMERA PARTE, 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 respetará 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.

2. PUNTUACION Y NUMERO 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 tuvieran 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.

3. PETICIONES

- Las Flotas ofertarán, 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.

4. ASIGNACION

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

Voluntario:

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

1. Se computará por separado el número de veces que el solicitante ha permanecido, desde 1-1-70, 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 Relaciones Laborales. 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.

5. 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

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% del sueldo base, antigüedad en su caso (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio), prima por razón de viaje garantizada, gratificación complementaria, si procede, 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% 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 entendiese 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 2º del Artículo 107.- del vigente Convenio.

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

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

d) La Compañía abonará a las personas en situación de baja por enfermedad o accidente, el conjunto de los emolumentos que le correspondan a través de la Empresa, resarciéndose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja, pasen a regirse por lo previsto en 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 31º 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

PARTICIPACION, APLICACION E INTERPRETACION DEL CONVENIO

1. 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.

2. FUNCIONES DEL COMITE 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 a los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo de las convocatorias, sus características y fases.
b) Los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo, si lo consideran oportuno, podrán hacer las observaciones pertinentes sobre la naturaleza de las pruebas de selección, incluso, asistiendo a las diferentes fases, sin que sean vinculantes sus observaciones. En

este sentido, los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo podrán designar a uno de sus miembros para este fin.

c) Asimismo, finalizado el proceso de selección, la Compañía informará a los Representantes de los TCP en el Comité de Empresa de Vuelo de los aspirantes declarados aptos

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:

- Indices 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 de entre los Representantes de los TCP en el 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 codeterminación.

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.

3. REPRESENTACION

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% del censo de trabajadores del Centro de

Trabajo de Vuelo o del 20% 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.

4. COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL CENTRO DE TRABAJO DE VUELO

De acuerdo a la legislación aplicable en cada momento, existirá un Comité de Seguridad y Salud en el Centro de Trabajo de Vuelo, que se regirá por dicha normativa y por su Reglamento.

Según lo dispuesto en el Art.35, apartados 2 y 4, de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, los Delegados de Prevención serán designados por el Comité de Empresa Vuelo, entre sus miembros o entre los Delegados Sindicales.

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 los Representantes de los TCP en el 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

LIMITES DE ACTIVIDAD AEREA EN EJECUCION

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.

(*) En las flotas de Narrow y Wide Body de Iberia, el 5ª 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.
(**) En las flotas de Narrow y Wide Body de Iberia, el 6º 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.
Independientemente de los límites recogidos en este Anexo, si el límite legal vigente es más restrictivo se aplicará éste.

ANEXO 10 A)

TABLA DE DESCANSOS PARA LÍNEAS DE MÁS DE 8 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
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 B)

TABLA DE DESCANSOS PARA ACTIVIDADES AEREAS SUPERIORES A LAS ESTABLECIDAS EN EL Artículo 79.- DEL CONVENIO COLECTIVO

Tiempo de vuelo	Actividad aérea programada	Incremento sobre límites	Descanso en vuelo por TCP
De 10h01m a 11h00m	De 11h46m a 12h45m	De 01m a 30m De 31m a 60m	1h 45m 2h 00m
De 11h01m a 12h00m	De 12h46m a 13h45m	De 01m a 30m De 31m a 60m Más de 60m	2h 15m 2h 30m 2h 45m
De 12h01m a 12h30m	De 13h46m a 14h15m	Desde 01m	2h 55m
De 12h31m a 13h30m	De 14h16m a 15h15m	De 01m a 30m De 31m a 60m Más de 60m	2h 55m 3h 10m 3h 25m
De 13h31m a 14h30m	De 15h16m a 16h15m	De 61m a 150m De 151m a 270	3h 25m 3h 40m

ANEXO 11

BASE CÁLCULO FONDO SOCIAL

a) Efectividad 1 de enero de 2019		b) Efectividad 1 de enero de 2022		c) Efectividad 1 de enero de 2023	
		TCP'S BASE CÁLCULO 2022		TCP'S BASE CÁLCULO 2023	
NIVEL	**F. SOCIAL**	**NIVEL**	**F. SOCIAL**	**NIVEL**	**F. SOCIAL**
1D	2.291,59€	1D	2.430,23	1D	2.527,44
1C	2.184,45€	1C	2.316,61	1C	2.409,27
1B	2.077,31€	1B	2.202,99	1B	2.291,11
1ª	1.966,59€	1A	2.085,57	1A	2.168,99
1	1.854,75€	1	1.966,96	1	2.045,64
2	1.736,73€	2	1.841,80	2	1.915,47
3	1.617,31€	3	1.715,16	3	1.783,77
4	1.502,16€	4	1.593,04	4	1.656,76
5	1.392,19€	5	1.476,42	5	1.535,48
6	1.281,71€	6	1.359,25	6	1.413,62
7	1.170,87€	7	1.241,71	7	1.291,38
8	1.059,97€	8	1.124,10	8	1.169,06
9	962,10€	9	1.020,31	9	1.061,12
10	917,64€	10	973,16	10	1.012,09
11	878,34€	11	931,48	11	968,74
12	615,98€	12	653,25	12	679,38
Esta base se verá incrementada con las primas consolidadas que procedan en cada caso, incrementadas en el 14,916 %. Asimismo, la base se incrementará por cada trienio en 43,48€.		Esta base se verá incrementada con las primas consolidadas que procedan en cada caso, incrementadas en el 14,916 %. Asimismo, la base se incrementará por cada trienio en 46,11€.		Esta base se verá incrementada con las primas consolidadas que procedan en cada caso, incrementadas en el 14,916 %. Asimismo, la base se incrementará por cada trienio en 47,95€.	

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por estos conceptos se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 124, apartado b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

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 XVIII 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, haber alcanzado el nivel 6 a 31 de diciembre del año en el que se solicite la reducción.

III. PORCENTAJES DE REDUCCIÓN

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

2. Cuando realice la petición, el Tripulante deberá indicar el porcentaje al que desea estar acogido en cada período. No obstante, en el caso de los Sobrecargos, en el caso de haber solicitado la reducción por un año natural o para el segundo semestre del año, el porcentaje de reducción será de un 25% en los meses de julio y agosto, pudiendo ser de un 50% en el resto de los meses si el Sobrecargo así lo solicita.

   Si la petición es por un año natural, el Tripulante podrá elegir entre tener el mismo porcentaje de reducción todo el año o uno distinto para cada semestre natural, salvo la previsión recogida en el anterior párrafo para los Sobrecargos respecto a los meses de julio y agosto.

3. El número máximo de horas de vuelo, número mínimo de días sin servicio/libres serán los que figuran en los cuadros que se contienen al final

de cada una de las partes Segunda y Tercera, respectivamente. Por lo que se refiere a los días sin servicio/libres, la Compañía podrá, en Wide Body, una vez al trimestre natural, disponer de uno de los días sin servicio/libres mínimos establecidos al mes en la DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA, según el régimen establecido en la citada disposición.

4. 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:
   1º.- Las peticiones de reducción por un año natural. Dentro de ellas, tendrán preferencia las solicitudes del 50%.
   2º.- Las peticiones de reducción por un semestre natural. Dentro de ellas, tendrá preferencia las solicitud del 50%.

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

2. Se concederá, según la petición del TCP, por:

   - un año natural completo, comenzando a disfrutarse en enero de cada año o
   - por períodos de seis meses, coincidiendo con el semestre natural: del 1 de enero al 30 de junio o del 1 de julio al 31 de diciembre.

3. Si un TCP o Sobrecargo desea continuar reducido, con el mismo o distinto porcentaje, deberá realizar una nueva petición antes de la fecha establecida en el punto 6 (30 de septiembre), rigiéndose su petición por los criterios establecidos en el punto 1.

4. Existirá un cupo de un 20 % por flota para Sobrecargos y un 25 % por flota para TCP. Estos porcentajes se establecerán sobre la plantilla fija de actividad continuada de cada flota y función a 31 de diciembre del año anterior.

5. 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.

6. Las peticiones habrán de efectuarse antes del 30 de septiembre del año anterior a aquél en el que se quiera disfrutar.

No obstante lo anterior, para los tripulantes que realicen la función de TCP, se abrirá una nueva ventana de solicitud para el segundo semestre, que será atendida conforme a los criterios generales siempre y cuando quede cupo libre para dicho semestre. Esta petición deberá realizarse antes del 1 de marzo del año para el que solicita la reducción.

7. No obstante lo establecido en puntos anteriores, 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 de duración determinada que sean necesarias para cubrir estas reducciones de jornada, no computarán a efectos del límite del 15 % recogido en la **TERCERA PARTE** del Convenio. Dichas contrataciones se efectuarán de acuerdo con lo establecido en la **TERCERA PARTE** de este Convenio.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta reducción no es acumulable a ninguna otra reducción de jornada establecida.

DISPOSICION 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. La Comisión de Interpretación y Vigilancia podrá realizar las propuestas que estime convenientes para modificar esta materia; propuestas que serán analizadas por la Comisión Negociadora y, en su caso, aprobadas por la misma, pasando a formar parte integrante del texto del Convenio Colectivo.

CUADRO REDUCCIÓN OPCIONAL JORNADA TCP (ANEXO 12)

	OPCIÓN A			**OPCIÓN B**		
	50%			25%		
	Junio, julio, agosto, septiembre		Resto meses	Junio, julio, agosto, septiembre		Resto meses
Nº HV / mes	47,5		45	71,25		67,5
	LR (*)	CMR	CMR febrero	LR (*)	CMR	CMR febrero
DSS/mes	21	17	15	18	14	13
	LR (*)	CMR	CMR 1er trim	LR (*)	CMR	CMR 1er trim
DSS/trim	62	51	49	53	42	41
	(*) VER DISPOSICIÓN ADICIONAL 1ª: POSIBILIDAD DE DISPONER DE 1DSS AL TRIMESTRE					
% reducción s/ los siguientes conceptos retributivos						
Sueldo base Premio antigüedad (entendiendo como tal, Premio de antigüedad, complemento ad Personam y complemento indemnizatorio) PRVG Gratificaciones Extraordinarias Gratificación por cierre de ejercicio Prima Responsabilidad S/C Gratificación Complementaria (si procede) Paga Consecución de Objetivos	50%			25%		

ANEXO 13

OPERACIÓN A-321 XLR

Los términos y condiciones de la operación A-321 XLR Largo Radio son los siguientes:

a) Lo recogido en este Anexo se aplicará a aquellos TCP que realicen vuelos de la operación A-321 XLR Largo Radio, entendiendo ésta como la realización de etapas de más de 6 horas con aviones A-321 XLR.

   Lo anterior no es obstáculo para que un tripulante que no esté adscrito a la operación de A-321 XLR Largo Radio pueda operar este avión para realizar un vuelo VCM, así como que los tripulantes adscritos a esta operación A-321 XLR Largo Radio puedan operar también el resto de aviones que componen la flota de Narrow Body.

b) A los efectos de lo dispuesto en este Anexo se entenderá lo siguiente:

   "VL" = día de vuelo que contiene total o parcialmente una etapa de más de 6 horas de duración o día en destino entre dos etapas de más de 6 horas de duración

   "VCM" = día de vuelo en que ninguna de las etapas supere las 6 horas de duración.

c) Adscripción de tripulantes:

   a. Solo podrán quedar adscritos a esta operación TCP o Sobrecargos de Narrow Body de la base de Madrid.

   b. La asignación de Sobrecargos se realizará conforme a los siguientes criterios:

      a. La asignación de los vuelos VL se realizará de manera voluntaria, pudiendo el Sobrecargo solicitar que se le asigne el 100% o el 50% de la programación de un mes con vuelos VL o no realizar ningún vuelo de este tipo. Durante el mes de incidencias no aplicará esta limitación, pudiendo asignar a un Sobrecargo vuelos VL en más del 50% de la programación de incidencias. Los límites señalados suponen un límite máximo, siendo posible que se programen por debajo del mismo, según las necesidades de esta operación y los Sobrecargos disponibles para realizar la misma. Esta opción no será

obstáculo para que también se le pueden programar vuelo VCM o vuelos del resto de aviones de la Flota de Narrow Body.

La opción manifestada por el tripulante deberá mantenerse un mínimo de 6 meses, debiendo preavisar con una antelación de 3 meses de cualquier cambio al respecto.

b. En el caso de que no se cubriesen las necesidades a través del procedimiento anterior, se ofertará a los TCP la promoción a Sobrecargo para operar principalmente vuelos VL en la operación A-321 XLR Largo Radio. Esta condición se mantendrá, únicamente, en tanto en cuanto sea necesario para poder cubrir las necesidades de Sobrecargo en la operación A-321 XLR Largo Radio. Esto no será obstáculo para que también se le pueden programar vuelo VCM o vuelos del resto de aviones de la Flota de Narrow Body.

c. La asignación de TCP se realizará conforme a los siguientes criterios:

a. Tendrán preferencia para que se les asignen vuelos de esta operación los TCP con contrato fijo ordinario. En este caso, el TCP podrá solicitar que se le asigne el 100% o el 50% de la programación de un mes con vuelos VL o no realizar ningún vuelo de este tipo. Durante el mes de incidencias no aplicará esta limitación, pudiendo asignar a un TCP vuelos VL en más del 50% de la programación de incidencias. Los límites señalados suponen un límite máximo, siendo posible que se programen por debajo del mismo, según las necesidades de esta operación y los TCP disponibles para realizar la misma. Esta opción no será obstáculo para que también se le pueden programar vuelo VCM o vuelos del resto de aviones de la Flota de Narrow Body.

La opción manifestada por el tripulante deberá mantenerse un mínimo de 6 meses, debiendo preavisar con una antelación de 3 meses de cualquier cambio al respecto.

b. En caso de no contar con voluntarios suficientes entre los TCP con contrato fijo ordinario para realizar la operación A-321 XLR Largo Radio, se asignarán TCP con contrato fijo discontinuo. Esto no será obstáculo para que también se le pueden programar vuelo VCM o vuelos del resto de aviones de la Flota de Narrow Body.

c. Si fuese necesario asignar un mayor número de TCP, dicha operación se programará a TCP con contrato de duración determinada. Esto no será obstáculo para que también se le pueden programar vuelo VCM o vuelos del resto de aviones de la Flota de Narrow Body.

d) Días sin servicio:

Vuelos de más de 6 hrs/mes	Mín días sin servicio /mes
1	12
2	13
3 o más	14

e) Descanso en vuelo

No corresponde descanso en los vuelos realizados en la Flota A-321 XLR.

No obstante lo anterior, en caso de realizar vuelos de más de 8 horas de tiempo de vuelo, mientas se mantenga la configuración (LOPA) vigente en el momento de este acuerdo, la Compañía bloqueará un asiento en la última fila de turista para que pueda ser utilizado por los TCP cuando las necesidades del servicio lo permitan. En caso de que la tripulación comercial establecida por la Compañía sea de 5 TCP, se bloqueará un asiento adicional en la misma fila. Los asientos libres correspondientes a esa fila, serán los últimos en ser comercializados.

f) Serie de servicios:

- Si la serie de servicios está compuesta en exclusiva por pairings VL, la programación de la serie de servicios tendrá una duración máxima de 8 días, pudiendo programarse solo una vez al mes. En ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada TCP, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de 10 días.

- Si la serie de servicios está compuesta por vuelos VL y vuelos VCM (series de servicio mixtas), la duración máxima de esta serie será de 6 días en programación y 8 en ejecución. No se podrán programar series de servicio mixtas que contengan más de 2 días con vuelos VCM.

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.

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 nombramiento para un cargo público, descanso por nacimiento y cuidado de menor, 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, en caso de que se produzca dicha cobertura seguirán 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 renuncias 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 de Narrow Body, 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: RÉGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO del vigente Convenio Colectivo, con las siguientes excepciones:

a) Excepciones: Artículo 74.-.
b) Particularidades:

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

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

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

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

Destacamentos:

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

En cuanto a destacamentos voluntarios tendrán opción a aquellas vacantes que no sean cubiertas con personal fijo de actividad continuada, con carácter voluntario, siempre que el preaviso general para el mismo se inicie transcurridos 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 12. 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 OCTAVA)

Asimismo les será de aplicación lo dispuesto en el CAPITULO VII: RETRIBUCIONES, de este Convenio Colectivo y tablas con excepción del Artículo 95.-, Artículo 104.- y Artículo 110.-.

Artículo 14.-

El cambio de un nivel al siguiente se producirá una vez cumplidos los requisitos establecidos en el Artículo 31.-, siendo el tiempo de permanencia necesario de prestación de servicios efectivos en vuelo.

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

Artículo 15.-

El premio de antigüedad estará configurado por la percepción de un 0.8% 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 (entendiendo como tal, premio de antigüedad, complemento ad personam y complemento indemnizatorio) 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, CAPITULO VIII: ATENCIONES SOCIALES, CAPITULO IX: SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA Y FONDO SOCIAL DE VUELO y ANEXO 7

En materia de Concierto 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 Segunda Parte 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 142. 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. CONCESION 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 CAPITULO XI: BILLETES GRATUITOS O CON DESCUENTO DE LA PRIMERA PARTE del Convenio Colectivo.

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.

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 CAPITULO XI: BILLETES GRATUITOS O CON DESCUENTO DE LA PRIMERA PARTE del Convenio Colectivo 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 Segunda Parte del XVIII 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 contenidas en la PRIMERA PARTE 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 DE DURACIÓN DETERMINADA

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 de duración determinada será, el fijado para los TCP fijos ordinarios 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, cuando así proceda, 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 de duración determinada 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 12. Por tanto, las retribuciones básicas de los TCP con contrato de duración determinada 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.

El cambio de un nivel al siguiente se producirá una vez cumplidos los requisitos establecidos en Artículo 31.-.

Artículo 7.-

Los trabajadores que suscriban contrato de duración determinada, permanecerán en período de prueba durante el mismo tiempo de trabajo efectivo que se exija a los TCP con contrato fijo ordinario y con los mismos efectos.

Artículo 8.-

A los efectos de su posible pase a la situación de fijos ordinarios o fijos discontinuos, los TCP con contrato de duración determinada 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.

De acuerdo con la legislación vigente las contrataciones de duración determinada se efectuarán, entre los TCP contenidos en la citada relación ordenada, sin que sea necesario seguir el orden.

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

Con objeto de mantener actualizada y al día la relación ordenada de TCP temporales, de tal forma que se agilicen y racionalicen los procesos de contratación, y se conozca el interés de sus componentes por seguir formando parte de la misma, los trabajadores incluidos en dicha relación deberán mantener actualizados sus datos de contacto, informar trimestralmente de su situación y confirmar su deseo de continuar en la citada relación. El trabajador que no proceda conforme a lo señalado será excluido de la relación ordenada.

Periódicamente, y en todo caso una vez finalizado su contrato, la Compañía procederá a evaluar si el TCP temporal ha demostrado la aptitud necesaria para el desempeño de sus funciones. En esta evaluación se analizarán, entre otros factores, las competencias y el desempeño del trabajador, faltas de asistencia, si ha incurrido o no en un incumplimiento grave de sus obligaciones laborales, si no ha superado alguno de los cursos de formación necesarios para el desempeño de sus funciones, etc.

La Compañía podrá ofertar a los TCP que compongan la relación ordenada de TCP temporales:

- Contratos a tiempo completo.

- Contratos temporales de sustitución a tiempo parcial para sustituir a los TCP acogidos a cualquier reducción de jornada que se encuentren

inmersos en una situación con reserva de puesto de trabajo. En estos casos, el régimen de trabajo y descanso del trabajador interino será el de la reducción de la persona a la que sustituye, rigiéndose en el resto de materias por el contenido de la TERCERA PARTE del XVIII Convenio Colectivo de TCP.

Desde el 1 de abril de 2014, si un TCP de la relación de TCP temporales renuncia a la oferta de un contrato a tiempo completo causará baja definitiva en la citada relación, a no ser que se encuentre en una de las circunstancias contempladas en el último párrafo de este artículo.

Igualmente, y desde la misma fecha, si un TCP de la relación ordenada renuncia a un contrato a tiempo parcial se mantendrá en la relación.

No obstante, si no hubiese suficientes TCP con contratos de duración determinada que aceptasen voluntariamente estos contratos a tiempo parcial para cubrir las necesidades de la Compañía, se ofertarán por orden inverso de la relación ordenada. En esta ocasión, si el TCP decidiese no incorporarse al llamamiento, causará baja en la citada relación, salvo que esté inmerso en laguna de las circunstancias que dan lugar a la conservación del puesto, recogidas en el último párrafo de este artículo.

Un TCP con contrato de duración determinada conservará su puesto en la relación ordenada cuando la incomparecencia al llamamiento sea debida a alguna de las siguientes causas debidamente justificadas:

- Descanso por nacimiento y cuidado de menor
- Gestación
- Lactancia natural
- Enfermedad grave
- Nombramiento para un cargo público.

Artículo 9.-

Los TCP con contrato de duración determinada quedarán adscritos a las Flotas de Narrow Body, en función de las necesidades de la Compañía, con un máximo del 15 % 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 15 %, las contrataciones de duración determinadaefectuadas como consecuencia de la aplicación del Artículo 39.-, B (licencias no retribuidas de más de 20 años de servicio), y de la aplicación de las reducciones opcionales de jornada recogidas 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 incapacidad permanente total para todo trabajo bajo los siguientes criterios:

1.- Indemnización para ambos supuestos de 12.020,24 €.

2.- La prima de cobertura de estos riesgos corresponderá a la Compañía y a los interesados en la proporción del 60% y 40% respectivamente.

Artículo 11.-

En materia de vestuario, se aplicará a los TCP con contrato de duración determinada la normativa establecida para los fijos ordinarios, 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 de duración determinada se regirá por las mismas DISPOSICIONES que el personal fijo discontinuo, salvo en la validez del cupo de billetes free cuya validez será la de 12 meses efectivos trabajados desde la generación de dicho cupo.

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.