

de investigación del recurrente, ha recaído sentencia el 8 de octubre de 1993, cuyo fallo es el siguiente:

«Estimando, parcialmente, el recurso contencioso-administrativo, interpuesto por don Luis J. Mateo López contra la Resolución de fecha 22 de noviembre de 1990 de la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora, que evaluó, negativamente, la actividad desarrollada por el interesado en los cuatro tramos y contra la Resolución de la Secretaría de Estado de Universidad e Investigación, de 13 de agosto de 1992, que desestimó el recurso de alzada formulado frente a aquélla, debemos anular y anulamos las citadas resoluciones por ser contrarias al Ordenamiento Jurídico, reponiendo las actuaciones administrativas al trámite en que se produjo la infracción a fin de que la indicada Comisión Nacional proceda a evaluar nuevamente la actividad investigadora del demandante, razonando y motivando adecuadamente la decisión que adopte con arreglo a los criterios y principios establecidos en la Orden de 5 de febrero de 1990; sin hacer imposición de costas.

Contra esta sentencia no cabe interponer recurso.»

Dispuesto por Orden de 31 de enero de 1994, el cumplimiento de la citada sentencia en sus propios términos.

Esta Presidencia ha resuelto dar publicidad a la misma para general conocimiento.

Madrid, 18 de febrero de 1994.—El Presidente de la Comisión Nacional, Roberto Fernández de Caleyá y Alvarez.

Ilmo. Sr. Secretario de la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

4671 *RESOLUCION de 14 de febrero de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción y publicación del texto del Convenio Colectivo entre Iberia LAE, Sociedad Anónima, y sus Tripulantes Pilotos.*

Visto el texto del V Convenio Colectivo entre Iberia LAE, Sociedad Anónima, y sus Tripulantes Pilotos (número de código 9002650), que fue suscrito con fecha 4 de octubre de 1993; de una parte, por los designados por la empresa, en representación de la misma, y de otra, por la Sección Sindical de Iberia del SEPLA, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 14 de febrero de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

V CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA «IBERIA» Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ambito territorial.*

El ámbito y aplicación del presente Convenio abarca todos los centros y dependencias de trabajo de la compañía, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Artículo 2. *Ambito personal.*

Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de la compañía «Iberia LAE, Sociedad Anónima», en las situaciones contempladas en el mismo.

Los Pilotos que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio activo de vuelo se registrarán por lo expresamente regulado en el anexo 2.

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente presten servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.

b) El personal contratado al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de agosto de 1960 y 18 de junio de 1973, para prestar servicios como Pilotos en prácticas.

c) El personal que ingrese en la compañía, en función de título aeronáutico recogido en el Real Decreto 959/1990, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Artículo 3. *Ambito temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1993 y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1995, excepto para los conceptos o materias para los que se señale expresamente otra fecha distinta.

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

Artículo 4. *Compensación y absorción.*

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

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

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

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

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

Artículo 6. *Trato más favorable.*

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los Pilotos

Artículo 7. *Readaptación de Tripulantes Pilotos.*

Si, como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la autoridad aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones técnicas, la Dirección, con respecto tan sólo a los Pilotos que figuren en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

Asimismo, la compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo y garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles de aquellos Tripulantes que no pudieran superar las pruebas exigidas para la transformación.

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación especificada en este artículo, las representaciones de la empresa y de los Pilotos determinarán el procedimiento a seguir.

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.

CAPITULO II

Principios informadores

Artículo 9. *Salvaguarda de los intereses de la compañía.*

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

Los Pilotos 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.

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.

Artículo 11. *Régimen de vida.*

Los Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión.

Artículo 12. *Otras ocupaciones.*

Los Pilotos 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 y en el 48.

Artículo 13. *Banalización Tripulantes técnicos.*

La compañía podrá asignar turnos de vuelos a sus Pilotos, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a «Iberia», o en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios. No se exigirá este requisito para los aviones de las compañías del grupo «Atlas».

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. En estos supuestos se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación de los Pilotos y la empresa, en la parte que les afecte.

Los Pilotos admiten volar con la Tripulación auxiliar que la Dirección designe al efecto, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que reúnan los requisitos exigidos para sus respectivos puestos de trabajo, conozcan el idioma castellano, los manuales que les sean de aplicación y su designación cumpla las exigencias legales vigentes.

Artículo 14. *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 Pilotos 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, de ruta y de avión. 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 Direc-

ción 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 Pilotos acceso a los manuales vigentes de operaciones, de ruta y manual de operación auxiliar, así como las revisiones correspondientes a los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

Se tenderá a que los manuales actuales se redacten en idioma castellano; los manuales que vengán en el futuro vendrán ya redactados en castellano.

Temporalmente, como complemento de la documentación de «Iberia», en casos de instrucciones temporales, boletines de actualización o similares, podrán suministrarse textos en inglés.

CAPITULO III

Definiciones

Artículo 15. *Principios generales.*

A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de «Iberia», se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando existan contradicción, 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 técnico.*

Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones, que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Artículo 18. *Tripulación.*

Conjunto de Tripulantes técnicos y de Cabina de Pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de «Iberia» para la realización de un servicio en vuelo.

Durante la realización del servicio actúan directamente a las órdenes del Comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran en el cumplimiento de la misión que les está encomendada.

Artículo 19. *Piloto.*

Tripulante técnico en posesión del título que le acredita como tal, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que «Iberia» le asigne.

A efectos exclusivamente internos de la compañía, se considera el nivel profesional de Piloto equivalente al de Técnico de Grado Superior, sin que puedan derivarse de esta equiparación consecuencias salariales.

Artículo 20. *Comandante.*

Piloto, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que habiendo sido considerado apto, por la Dirección de Operaciones, para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves, es designado expresamente por la Dirección de «Iberia» para ejercer dicho mando.

Dada su condición de puesto de confianza, está expresamente excluido de la aplicación de este Convenio, a efectos de nombramiento, deberes y derechos inherentes al cargo.

Artículo 21. *Copiloto.*

Piloto distinto al Comandante, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que habiendo sido considerado apto, por la Dirección de Operaciones, para el desempeño de cualquier función de pilotaje como Copiloto a bordo de sus aeronaves, colabora en las funciones de pilotaje con el Comandante y le sustituye en el mando en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Artículo 22. *Clasificación por niveles.*

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

- Nivel 1D.
- Nivel 1C.
- Nivel 1B.
- Nivel 1A.
- Nivel 1.
- Nivel 2.
- Nivel 3.
- Nivel 4.
- Nivel 5.
- Nivel 6.
- Nivel 7.
- Nivel 8.

Artículo 23. *Ordenación de Pilotos.*

Los Pilotos estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe único de «Pilotos».

Dicha ordenación está basada en el escalafón actualmente existente y contendrá, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad técnica, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado, la función de Comandante o Copiloto que tengan reconocidas con indicación de la antigüedad en la función, la consideración a grado superior, si la tuviera, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

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

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal, la antigüedad técnica y la antigüedad en la función, se regirán por lo dispuesto en el artículo 48.

Los Pilotos que desempeñando función de Comandante pasaran a desempeñar la de Copiloto mantendrán su antigüedad técnica y su puesto en el escalafón. En cuanto a la antigüedad en la función recuperará la inicial que tuviera como Copiloto. En la columna de observaciones figurará la fecha de su antigüedad en la función de Comandante y el tiempo efectivo permanecido en la misma, salvo para los casos establecidos en el artículo 31.

Todos los Pilotos que pasen a ejercer la función de Comandante tendrán su actual antigüedad técnica inalterable.

A los efectos de designación para desempeñar la función de Comandante regirán los criterios establecidos en el artículo 38 y disposición transitoria primera.

El ingreso de cualquier Piloto en la compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón y por el último nivel. Su orden de prelación será el que fije la Dirección de Operaciones de «Iberia» en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 43.

El Piloto con pérdida definitiva de licencia permanecerá en la relación ordenada del personal Tripulantes Pilotos.

La Dirección de la Compañía confeccionará al 31 de diciembre de cada año la ordenación actualizada del personal a que se refiere este artículo, que será publicada en el mes de marzo.

Artículo 24. *Antigüedad técnica.*

Para los Pilotos que hayan sido considerados aptos por la compañía «Iberia» para desempeñar funciones de pilotaje, la antigüedad técnica vendrá definida por la fecha y orden de prelación que fije la Dirección de Operaciones de «Iberia» en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas.

Artículo 25. *Antigüedad en la función de Comandante.*

Se considera antigüedad en la función de Comandante la fecha en la que un Piloto con contrato en vigor en la compañía «Iberia» realizó el primer vuelo como Comandante, en servicios de transportes públicos de la compañía «Iberia» en vuelos de «Iberia», con avión de «Iberia», ya sea regular o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

Se considera antigüedad efectiva en la función el tiempo transcurrido desde la fecha considerada en el párrafo anterior, una vez aplicada la reducción contemplada en los artículos 48 y 31.

Artículo 26. *Antigüedad en la función de Copiloto.*

Se considera antigüedad en la función de Copiloto la definida por la fecha y orden de prelación que fija la Dirección de Operaciones de «Iberia» en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas.

Se considera antigüedad efectiva en la función el tiempo transcurrido desde la fecha considerada en el párrafo anterior, una vez aplicada la reducción contemplada en el artículo 48.

Artículo 27. *Antigüedad administrativa.*

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

Artículo 28. *Nivel y grupo.*

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

Se considera grupo la totalidad de Tripulantes técnicos que ostentan la categoría de Pilotos.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Artículo 29. *Admisión.*

Cualquier ingreso de Pilotos en la compañía, fuere cual fuere la causa y procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón y por el último nivel.

La admisión de Pilotos se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en el artículo 30.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Pilotos, las resoluciones de contrato, si las hubiera, 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 Piloto en la compañía «Iberia». En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo laboral de la compañía, tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en su grupo laboral de procedencia.

Artículo 30. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

Las condiciones que deberán reunir los Pilotos para ingresar en la plantilla de la compañía «Iberia» serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar junto a las restantes normas a cumplir. De dicho régimen se dará información a la representación de los Pilotos, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse, pudiendo dicha representación alegar lo que estime oportuno sobre las mismas, sin carácter vinculante.

En las mencionadas pruebas de ingreso participará un representante de SEPLA como miembro del Tribunal, con voz y voto.

Artículo 31. *Renuncia a la función de Comandante.*

Los Comandantes podrán pasar voluntariamente a desempeñar la función de Copilotos, siempre que exista vacante y haya cursos, debiendo permanecer cuatro años como mínimo tanto en la flota de la que proceden como a la que pretenden llegar. No es de aplicación a Comandantes con edad de cincuenta y un años o superior. Terminado dicho período y cumpliendo los requisitos anteriores podrá volver a desempeñar las funciones de Comandante en la flota que le corresponda por antigüedad en el escalafón, siempre que cumpla lo estipulado en el apartado 1, párrafo 5.º, del artículo 33 del presente Convenio.

Los Comandantes que ejerzan este derecho no sufrirán reducción alguna por el tiempo de duración de dicha renuncia en el cómputo de la antigüedad efectiva en la citada función de Comandante, siempre que ésta no fuera superior a cuatro años.

Si la compañía ofertara una vacante a los Pilotos acogidos a este tipo de renuncia, una vez transcurridos los cuatro años, y éste quisiera continuar acogido a la misma, a partir de ese momento la efectividad en la función de Comandante se vería afectada por la reducción correspondiente en dicha antigüedad.

Durante el tiempo que permanezca en función de Copiloto dejará de percibir las retribuciones específicas del Comandante, que serán sustituidas por las correspondientes de la nueva función.

Artículo 32. Promoción.

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

Artículo 33. Progresión y regresión de Comandantes.

A efectos de progresión y regresión se establecen los siguientes grupos de aviones:

Grupo 1: DC-9, B-727, MD-87, A-320 y A-321.

Grupo 2: A-300 y B-757.

Grupo 3: DC-10 y A-340.

Grupo 4: B-747.

Uno. Progresión.—La progresión que entraña el pasar de grupo de aviones a otro, para los Pilotos que desempeñan o hayan desempeñado previamente la función de Comandante, se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las Unidades orgánicas correspondientes, a aquellos que no tengan acordado con la misma ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante el período convenido, por haber efectuado un curso que llevase implícito esta condición o condicionamiento de similar naturaleza, y con arreglo al orden que corresponda por su antigüedad efectiva en la función de Comandante.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a la representación de los Pilotos con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

El paso de grupo de aviones, una vez superadas las pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio, y de acuerdo con el orden citado.

Los Comandantes que, en función de las vacantes existentes y por riguroso orden de antigüedad en la función sean asignados a cualquiera de los aviones integrados en los grupos mencionados en los párrafos anteriores, no podrán cambiar de avión dentro de su respectivo grupo salvo que sea por necesidades de la compañía, desaparezcan o disminuyan los aviones a los que están asignados.

Como excepción, y por una sola vez, a los cuatro años de efectuado un curso de calificación se podrá cambiar de tipo de avión dentro del grupo 1, con la obligación de permanecer otros cuatro años en el avión al que se cambie.

Por otra parte, los Comandantes que realicen un curso de calificación para el cambio de grupo de flotas no podrán progresar al grupo siguiente hasta que hayan transcurrido treinta meses desde la fecha de finalización del curso. No pudiendo progresar de grupo de flotas los que no vayan a permanecer, como mínimo, treinta meses.

No obstante podrán progresar de flota los Pilotos que permanezcan en la nueva un mínimo de doce meses, cuando la progresión consista en pasar de una flota de corto o medio radio de acción a otra transatlántica.

Los Pilotos que el 1 de enero de 1994 se encuentren en el avión DC-10 dentro del grupo 3 podrán optar, si les correspondiera el cambio a B-747, por efectuar el curso de calificación del A-340, renunciando definitivamente a su pase al B-747.

Cuando por necesidades de la compañía un Piloto se vea obligado a cambiar de tipo de avión dentro de uno de los grupos 2 ó 3, no vendrá obligado a permanecer treinta meses en el avión al que se le asigne, pero sí deberá haber permanecido treinta meses dentro del grupo en el que se encuentre para poder optar a cambiar de grupo.

Asimismo, cuando por necesidades de la compañía se cambie de tipo de avión dentro del grupo 1, el tiempo obligado de permanencia dentro de este grupo será de cuatro años.

Al objeto de poder hacer operativo el B-757, la compañía podrá nombrar, entre los que vayan a formar la flota inicialmente (durante un año), los Instructores e Inspectores que considere oportuno.

La nueva normativa referente a la amortización de cursos para cambiar de grupo tendrá vigencia a partir de la entrada en vigor del V Convenio colectivo, no afectando a los que iniciaron cursos con fecha anterior al 1 de enero de 1993, que se regirán por lo establecido en el IV Convenio Colectivo vigente hasta 31 de diciembre de 1992.

No podrán progresar de grupo de aviones los Pilotos que por razón de cese obligado en el servicio de vuelo, al cumplir la edad establecida, no puedan permanecer un mínimo de treinta meses en el nuevo grupo.

Renuncia a la progresión: Los Comandantes podrán renunciar voluntariamente a la progresión, debiendo confirmar dicha renuncia en un plazo no inferior a cuarenta días antes de la iniciación del curso.

No obstante, cuando el ejercicio de la renuncia regulada en el párrafo anterior impida alcanzar el número de Comandantes necesarios en el grupo de aviones superior, continuará ofertándose en orden descendente de grupos de aviones. Si una vez ofertada a todos los Comandantes del último

grupo no se obtuviese el número necesario, la progresión tendrá carácter forzoso, adscribiéndose al grupo superior tantos Comandantes como sea necesario. En este caso progresarán en orden inverso a aquél en que se hubiese realizado la oferta.

Dos. Regresión.—1. Con carácter voluntario y una vez transcurridos cuatro años, necesarios para amortizar el coste de los cursos realizados para el acceso a un grupo de aviones, podrá el Piloto solicitar su regresión al grupo inferior. La petición de regresión será resuelta favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino, siempre y cuando por esta causa no se produzcan vacantes adicionales en las mismas.

Las discrepancias que se produzcan podrán ser sometidas por los afectados a la Comisión de Interpretación, que resolverá sin posterior apelación lo que proceda en cada caso.

Quien así hubiese regresado de grupo de aviones, sólo podrá solicitar nuevamente su paso al grupo que le correspondiera, una vez hayan transcurridos cuatro años, después de los cuales se considera amortizado el curso correspondiente, exista vacante y vaya a permanecer un mínimo de treinta meses en el mismo grupo.

2. La regresión tendrá carácter obligatorio en el caso que se disminuyese el número de unidades de una determinada flota o incluso desapareciese la totalidad de la misma. El número de Tripulantes que puedan regresar en este caso no será superior al índice de Tripulantes por avión que exista en ese momento en la flota de que se trate.

En este caso regresarán en orden inverso a aquél en que hubiesen sido adscritos a la flota cuyas unidades se eliminan y tendrá preferencia para, nuevamente, incorporarse a la flota de procedencia o equivalente si se adquiriese nueva unidad.

Artículo 34. Asignación a flotas de los Copilotos.

Los Copilotos serán asignados a las flotas que la Dirección de la compañía estime conveniente, no siéndoles de aplicación las normas sobre progresión establecidas en el artículo anterior.

Artículo 35. Cambio de nivel.

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

a) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto para promoción a los niveles 1A, 1B y 1C, en que se requiere una permanencia de tres, cinco y tres años, respectivamente, en el nivel anterior. En el nivel 8 se permanecerá hasta que al Piloto se le asigne antigüedad técnica, en cuyo momento pasará al nivel 7.

b) Haya completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por su flota o flotas en que haya permanecido durante este tiempo, con la salvedad de lo establecido en el artículo 51.

c) Haya superado satisfactoriamente como máximo en dos oportunidades los cursos y pruebas de aptitud al que hubiese sido sometido por la compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta, como los períodos de comprobación y calificación de aptitudes profesionales requeridas por la autoridad aeronáutica.

d) Las limitaciones establecidas en el punto b) no serán de aplicación a aquellos Pilotos que, bien por la función que desempeñen dentro de la compañía, o por los condicionantes legales de su cargo, no hubieran podido realizarlas.

e) Progresarán al nivel 1D aquellos Pilotos que cumplan las siguientes condiciones:

Que no hayan estado acogidos al coeficiente de programación (artículo 86) durante el último año.

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

Que haya estado asimismo tres años en el nivel 1C.

A los efectos del punto a) de este artículo, las licencias no retribuidas a las que se refiere el artículo 47, apartado B), se computarán como tiempo efectivo de permanencia en el nivel.

Artículo 36. Cambio de nivel diferido.

Cuando a un Piloto, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 35, le quede diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para la promoción normal, o hasta que alter-

nativamente haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

A estos efectos y siempre que la superación sea posible, tanto la compañía como el Piloto se aplicarán a ello, facilitándole aquélla las oportunidades mencionadas en el artículo anterior.

Artículo 37. *Pérdida de capacidad.*

a) Cuando un Piloto pierda la capacidad para ejercer como Comandante, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, permanecerá en la plantilla de su grupo manteniendo los haberes correspondientes.

b) Cuando un Piloto pierda la capacidad para ejercer como Copiloto, sin perder alguna de las propias de Oficiales Técnicos de Vuelo, podrá optar por permanecer en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen de haber promocionado por la escala de Oficiales Técnicos de Vuelo.

Artículo 38. *Cambio de funciones.*

La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante, se realizará por riguroso orden de antigüedad efectiva en la función de Copiloto.

El paso de un Piloto a ejercer la función de Comandante 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 efectiva en la función de Copiloto en la compañía «Iberia» entre todos aquellos que hubiesen superado las pruebas.

No se podrá designar a un Piloto para desempeñar la función de Comandante mientras exista otro con más antigüedad en la función de Copiloto, que habiendo cumplido los requisitos previos no haya sido designado como tal.

A los Copilotos que se les haya dado la opción para efectuar los cursos y pruebas previos a la suelta de Comandante y renuncien a la misma, cuando los efectúen les será considerada la misma antigüedad efectiva que la que tendrían de no haber mediado la renuncia.

En cualquier caso, la suelta como Comandante deberá realizarse siempre en el grupo 1 establecido en el artículo 33.

En caso de no cubrirse las vacantes ofertadas dentro del grupo de aviones anteriormente citado, la compañía podrá recurrir a la ocupación forzosa de las mismas con la suelta como Comandantes de los Copilotos con mayor antigüedad efectiva en la función de Copiloto.

Artículo 39. *Consideración a grado senior de Copilotos.*

Se dará la consideración de senior para el Copiloto que alcance el nivel 2 de la tabla salarial.

Esta consideración conlleva una gratificación cuya cuantía se especifica en el anexo 1, C).

La compañía, para este grupo, diseñará y elaborará un programa de formación específica, previa a la suelta como Comandante.

Artículo 40. *Consideración a grado superior.*

La Dirección de la compañía, en uso de sus facultades y a propuesta anual de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior a los Pilotos que considere oportuno, con efectos económicos.

CAPITULO V

Artículo 41. *Situaciones.*

Los Pilotos podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes.

Artículo 42. *Pilotos contratados a plazo fijo.*

La compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo, no renovables y no superiores a siete meses, que expirarán cuando se cumpla la fecha de vencimiento. Con el cumplimiento del plazo marcado quedará extinguida la relación laboral, debiendo cesar el Piloto en la compañía automáticamente.

Artículo 43. *Pilotos en período de prueba.*

Todos los aspirantes que ingresen como Pilotos en la compañía, con contrato indefinido, permanecerán durante un período de seis meses en situación de prueba.

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

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

Artículo 44. *Pilotos en plantilla.*

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

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

Artículo 45. *Pilotos en situación de actividad.*

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

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

Artículo 46. *Comisión de servicio.*

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

A estos efectos, se considerarán como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y 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 Pilotos, según lo establecido expresamente para este tema por las partes y cualquier otra actividad similar.

Artículo 47. *Pilotos con licencia.*

A) Licencia retribuida.—La empresa concederá licencia retribuida a los Pilotos que la soliciten, siempre que medien las causas siguientes y por el tiempo que se señala:

1. Dos días laborables:

a) Enfermedad grave, fallecimiento, entierro o funeral del cónyuge, hijos, padres y hermanos, abuelos y nietos, incluso parentesco político. En caso de que el enfermo o difunto residiera fuera del lugar de residencia del Piloto, esta licencia se ampliará a cuatro días naturales.

b) Alumbramiento de esposa. El tiempo señalado podrá ampliarse hasta tres días naturales más cuando el alumbramiento se produjese en lugar distinto del que reside habitualmente el trabajador.

2. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

4. El tiempo indispensable para exámenes o el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.

5. Un día natural para el traslado de domicilio habitual.

B) Licencia no retribuida.—Anualmente los Pilotos tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares.

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

Las licencias no retribuidas deberán solicitarse con una antelación mínima de sesenta y cinco días al comienzo del mes en que se deseen disfrutar, salvo circunstancias excepcionales debidamente justificadas.

Igualmente, los Pilotos con más de veinte años de servicio tienen derecho a disfrutar anualmente licencias sin sueldo por un plazo entre quince días y cuatro meses ininterrumpidos o no, para asuntos particulares. El límite de concesión de este tipo de licencias será de una por cada tipo de avión y función. El disfrute de este tipo de licencias será incompatible con el de la ejecución opcional del coeficiente de programación, en los términos señalados en el último párrafo del artículo 86.

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

Artículo 48. *Excedencia voluntaria.*

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

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

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

No existirá para la compañía obligación de conceder excedencias en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se presta servicio, grupo laboral y función.

Dentro de la condición anterior, la petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de tres meses a partir de su presentación, cuando los motivos hayan sido debidamente justificados. Estos motivos deberán hacerse constar en la petición y su falta de veracidad será causa automática de rescisión del contrato de trabajo. No será motivo que avale la concesión de la excedencia voluntaria el prestar servicio en vuelo en una compañía de líneas aéreas.

Se podrá conceder excedencia voluntaria para prestar servicios de vuelo en una compañía de líneas aéreas a aquellos Pilotos que cumplan con las condiciones de tener acreditados más de cinco años de servicio de vuelo en «Iberia», haber concluido su último curso de calificación tipo al menos treinta meses antes de la fecha de solicitud y preavisarlo con un mínimo de tres meses respecto a la fecha en la que se desee iniciar la excedencia. El número máximo de Pilotos que pueden disfrutar excedencia voluntaria por esta causa no sobrepasará el 50 por 100 del límite establecido con carácter general por grupo y función para cada flota.

Los Pilotos en situación de excedencia voluntaria deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de la compañía, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, siéndoles de aplicación durante este período de reentrenamiento y pruebas las normas complementarias de Seguridad Social establecidas en este Convenio.

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

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

La reincorporación del Piloto se efectuará en la flota que le corresponda según su antigüedad efectiva en la función. Los puntos de destacamento y vacaciones que se asignaran a la reincorporación serán los que tuviera en la fecha del inicio de la excedencia más el incremento medio anual de la flota a la que sea asignado.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca después de haber realizado el reentrenamiento y pruebas precisas.

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

Artículo 49. *Excedencia forzosa.*

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público cubierto por elección o decreto que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la compañía, los Pilotos 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 50. *Servicio Militar.*

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

Artículo 51. *Baja por enfermedad o accidente.*

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

A efectos de promoción se considerará que permanecen en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 35, apartado b); se bajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

Artículo 52. *Suspensión de actividad.*

Es la situación en la que puede encontrarse un Piloto cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa o por la Dirección de la compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga. A los efectos previstos en el artículo 35, la suspensión provisional de actividad no se computará, salvo que del correspondiente expediente se deduzca responsabilidad del Piloto.

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

Artículo 53. *Preaviso en las peticiones de baja.*

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las peticiones de baja en la compañía deberán solicitarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretende causar baja.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Artículo 54. *Base principal.*

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

Artículo 55. *Base.*

El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, destino o contratado.

Artículo 56. *Destacamento.*

El lugar donde un Piloto por necesidad de la Dirección de la compañía se encuentra desplazado como consecuencia del cambio temporal de su residencia y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a seis meses.

La duración máxima del destacamento con carácter forzoso será de treinta y un días, empezando en cualquiera de los del mes.

Artículo 57. *Destino.*

El lugar al que un Piloto 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 seis meses.

Artículo 58. Actividad laboral.

Todo el tiempo en que se 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 59. Tiempo fuera de base.

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

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 de calificación de tipo en el extranjero.

Este tiempo no excederá de cuatrocientas treinta y dos horas al mes. El número máximo de noches fuera de base será de 18 por mes.

Artículo 60. Actividad aérea.

El tiempo computado desde la presentación de un Piloto 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 Piloto la cancelación.

El tiempo correspondiente a un período de actividad aérea estará precedido de un período de descanso. Dicho tiempo se considerará continuo si no lo interrumpe un período básico mínimo de descanso.

La presentación en los aeropuertos deberá efectuarse cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y medios y una hora en los vuelos largos.

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

Artículo 61. Actividad aérea diurna.

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

Artículo 62. 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 tres horas, todas las horas posteriores, hasta la finalización de aquél, también tendrán el tratamiento económico de horas nocturnas.

Artículo 63. Tiempo de vuelo.

Tiempo real 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 aquélla inmovilizada y son parados sus motores (tiempo «entre calzos»).

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

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

A efectos económicos, el tiempo de baremo de cada trayecto será el del perfil de vuelo correspondiente.

Artículo 64. Lugar de descanso.

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

Artículo 65. Período de descanso.

Tiempo asignado por la compañía a un Piloto con el fin de que pueda descansar antes y/o después de un período de actividad aérea, tal y como se regula en el artículo 96.

Artículo 66. Descanso parcial en vuelo.

El tiempo en el que un Piloto, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Artículo 67. Límite de actividad aérea.

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

Artículo 68. Servicio.

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

Artículo 69. Serie de servicios.

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

Artículo 70. Etapa.

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

Artículo 71. Tripulación técnica-mínima.

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Artículo 72. Tripulación técnica operativa.

Es la definida por el manual de avión para cada caso.

Artículo 73. Tripulación reforzada.

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

Artículo 74. Vuelo corto.

Se considerará vuelo corto el de duración inferior a una hora quince minutos o el que opere sin piloto automático.

Artículo 75. Vuelo medio.

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

Artículo 76. Vuelo largo.

El de duración superior a tres horas.

Artículo 77. Vuelos de situación, posición y ferry.

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

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

Se consideran vuelos ferry aquellos que sin pasaje o carga de pago realizan los aviones comerciales.

Artículo 78. Actividad en tierra.

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Piloto por la Dirección de la compañía, según se contempla en el artículo 58. A título indicativo serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota y no a efectos económicos, a los Pilotos que participen como alumnos no se les

computará como actividad laboral el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días. En estos casos, los Pilotos disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuela en flota.

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

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

Los días libres que corresponden según el artículo 94, apartado d), no entran en este cómputo.

No se programará ninguna actividad aérea en las diez horas cuarenta y cinco minutos inmediatamente siguientes a la finalización de la instrucción en simulador.

El número máximo de horas lectivas para instrucción en tierra referido a los alumnos Pilotos será de seis horas diarias, ampliables a siete horas cuando incluyan simulador.

Artículo 79. *Imaginaria.*

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

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

Artículo 80. *Retén.*

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

Artículo 81. *Incidencias.*

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

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

A los Pilotos en situación de destacamento, o destino que les correspondiera servicio de incidencias, les será saltado el turno, realizándolo por una sola vez a su regreso a base, una vez reincorporado, entrando posteriormente en la rotación normal de su flota, a no ser que la haya efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

Los Pilotos en situación de incidencias deberán establecer contacto con la oficina de programación de vuelos entre las ocho y las diez horas y las veinte y las veintidós horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado, excepto los días programados como libres.

Durante el mes de incidencias se programarán los días libres.

Las imaginarias serán efectuadas por los Pilotos en incidencia, no pudiéndose programar dos servicios de imaginarias en días consecutivos, salvo en las flotas de largo radio en que podrán programarse, siempre que no haya otro Piloto disponible para efectuarla.

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.

Artículo 82. *Día franco de servicio.*

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

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

Artículo 83. *Día libre.*

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

Artículo 84. *Vacaciones.*

Los Pilotos disfrutarán, en concepto de vacaciones, de un período de treinta días seguidos, o bien, dos de quince días a lo largo del año en los períodos de disponibilidad.

En el caso de vacaciones voluntarias y previa conformidad de las respectivas flotas, a petición individual, los Pilotos podrán fraccionar sus vacaciones en períodos más breves. Dichos períodos serán uno al menos de quince días, y los otros como mínimo de siete días. Estas normas no serán de aplicación para las vacaciones forzosas.

Los períodos más breves de quince días no estarán sujetos a las normas establecidas en el anexo 6, salvo en lo relativo a la puntuación.

El disfrute de estos períodos abreviados no se interferirá, en ningún caso, con la asignación de algún turno de vacaciones de disfrute forzoso.

Cada Piloto tendrá derecho a disfrutar quince días de vacaciones, de los que le corresponden, una vez cada dos años, en temporada comprendida entre el 1 de junio y el 30 de septiembre. Este período no podrá venir precedido o seguido de ningún día de recuperación.

Consecuentemente con lo establecido en el párrafo anterior, en los meses de junio, julio, agosto y septiembre se dará, como mínimo, el 25 por 100 del total de vacaciones en cada flota y función, garantizándose la asignación de la mitad de dicho cupo a los meses de julio y agosto.

Con el fin de que el Piloto pueda organizar sus vacaciones, éstas darán comienzo los días 1 ó 16 del mes en cuestión, con la excepción ocasionada por acople de línea del mes anterior, procurando la compañía, en todo caso, confeccionar las programaciones para cumplir con este requisito. Ambas partes podrán acordar el comienzo de las vacaciones en días distintos de los mencionados.

Artículo 85. *Tiempo de recuperación.*

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

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

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

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

Artículo 86. *Ejecución opcional del coeficiente de programación.*

Los Pilotos, a los quince años de servicio en vuelo en la compañía, podrán optar por no realizar más que cincuenta y cinco horas de vuelo.

Una vez establecida la media de descansos y días libres de cada flota y función, se aplicará ésta a los acogidos a este artículo, compensándoles a continuación en días libres adicionales por su defecto de horas programadas en relación con el resto de los Pilotos de la misma flota y función, que no se hallen en iguales circunstancias.

El número máximo de Pilotos que podrán estar acogidos a este artículo será del 15 por 100 de su grupo o función dentro de la flota que se trate. En el caso de que el número de solicitantes supere el 15 por 100 fijado, las prioridades se establecerán por riguroso orden de antigüedad técnica. Esta opción se mantendrá incluso en los casos de destacamentos forzosos y voluntarios.

En el caso de que el cupo establecido en una determinada flota esté completo, ninguno de los Pilotos acogidos podrá ser desplazado por un nuevo peticionario en dicha flota, aun teniendo éste mayor antigüedad. Si esta situación se produjera como consecuencia de la incorporación a una nueva flota de algún Piloto que estuviera acogido al coeficiente de programación en la de procedencia, perderá tal situación en la nueva, y tendrá que concurrir con los demás peticionarios en las condiciones establecidas con carácter general.

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

Los Pilotos acogidos a la ejecución opcional del coeficiente de programación, regulada en este artículo, no podrán simultanear en un mismo mes el disfrute de este derecho con el de licencia no retribuida entre

quince días y cuatro meses regulado en el artículo 47, B). En esta situación, quedará en suspenso el derecho al disfrute de la ejecución opcional del coeficiente de programación durante dicho mes.

Artículo 87. Adecuación de la productividad de los Pilotos a los de otras compañías aéreas del mundo de análogas características.

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

SECCIÓN SEGUNDA: LÍMITES Y REGULACIONES

Artículo 88. 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 ajustar al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

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

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

La regla básica de la planificación de servicios deberá ser conceder a los Pilotos tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

La Dirección de la compañía y los representantes de los Pilotos admiten que 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. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias.

Artículo 89. 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 el número de etapas a realizar.

Los límites de actividad serán los siguientes:

| Despegue | Número de aterrizajes | Actividad aérea |
|-------------------|-----------------------|-----------------|
| 07,01-15,00 | 2 | 14,00 |
| | 3 | 13,30 |
| | 4 | 13,00 |
| | 5 | 11,30 |
| | 6 | 9,30 |
| | 15,01-18,00 | 1 |
| 2 | | 13,00 |
| 3 | | 12,30 |
| 4 | | 12,00 |
| 5 | | 10,30 |
| 6 | | 8,30 |
| 18,01-23,00 | 1 | 12,30 |
| | 2 | 12,00 |
| | 3 | 11,30 |
| | 4 | 11,00 |
| | 5 | 9,30 |
| | 6 | 7,30 |
| 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 |

Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación reforzada de pilotaje, entendiéndose como tal la compuesta por tres Pilotos, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas, será de catorce horas. Los Pilotos dispondrán de sitio adecuado para el descanso en vuelo cuando la actividad aérea que comporta el servicio sea superior a los límites contemplados en la tabla en función del número de saltos y hora de despegue.

Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación doblada, entendiéndose ésta la compuesta por dos Comandantes y dos Copilotos, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas será de dieciséis horas, ampliables en cuarenta minutos en aquellos casos en que la última etapa sea para regresar a base. No podrán realizarse más de doce horas de vuelo si los Pilotos no disponen de literas para su descanso.

En los vuelos transatlánticos o de duración similar, independientemente de sus actividades aéreas programadas, la tripulación operativa será la tripulación reforzada de pilotaje.

No obstante lo anterior, en tanto permanezcan en servicio activo de vuelo los actuales Oficiales técnicos radionavegantes de la plantilla de «Iberia», en los vuelos transatlánticos o de duración en que se les programe servicio de vuelo la tripulación estará compuesta únicamente por dos Pilotos.

De acuerdo con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 88, las actuales líneas de vuelos largos, así como las realizadas dentro de los continentes americano y africano, que por la estructura de la red y carencia de tripulaciones su programación y realización rebasan los límites de actividad aérea establecidos en este artículo, se realizarán conforme a las actividades aéreas, descansos y posibles refuerzos o doblajes que específicamente se fijen por acuerdo entre las partes para cada programación, donde se examinarán y ponderarán todas las circunstancias concurrentes y será determinada la composición de las tripulaciones técnicas.

Si el límite de actividad aérea es excedido en una ruta determinada sin que ello represente una excepción, la programación de vuelo debe ser adaptada con efectos inmediatos a las circunstancias reales.

Las horas de vuelo realizadas en los vuelos de situación a que hace referencia el artículo 118, no afectarán al cómputo mensual de horas de vuelo ni limitaciones de actividades mensuales.

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

No obstante lo anterior, cuando se realice un vuelo de situación para terminar un servicio dentro de una actividad diaria correspondiente, se podrán programar vuelos de situación que no supongan un incremento superior a una hora quince minutos de la actividad aérea correspondiente.

Artículo 90. Límites máximos de horas de vuelo, contadas calzo a calzo.

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

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

A 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.

Artículo 91. Límites de actividad laboral.

El número máximo de horas de actividad laboral mensual a efectos de programación será de 156,54 horas y 1.722,00 horas al año. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente cada Piloto podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

Artículo 92. Límite de series de servicio.

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

En los aviones que efectúen etapas en Africa Central y Austral y Oriente Próximo, la programación de las series de servicios tendrá una duración

máxima de seis días, ampliables a siete para la ejecución de los servicios programados.

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

Artículo 93. Límite de etapas.

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 88, o de lo que se determine para casos excepcionales; en ningún caso será superior a seis. No obstante, no se podrá programar otro servicio el mismo día natural de llegada a la base de Madrid, que tenga un descanso básico o superior.

Artículo 94. Días libres.

Se concederán treinta y tres días naturales libres por trimestre natural, con un mínimo de diez días mensuales, que se disfrutarán en las condiciones siguientes:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- b) Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- c) Todo día en que un Piloto deba pasar reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día del reconocimiento será considerado como un día libre adicional.
- 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 Piloto esté sujeto a un servicio de incidencia, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan, con arreglo a las limitaciones previstas.
- f) Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, podrán disponer de cuatro días, para organizar los preparativos del traslado; los que deban incorporarse a un destino, inferior a dos años, podrán disponer de seis días y para los destinos superiores a dos años, de diez días. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a treinta y un días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Pilotos podrán optar por percibir íntegra la dieta de estancia y hospedaje por destacamento que se detalla en el anexo número 4, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha dieta, alojándose en el hotel designado, según lo establecido en el artículo 126, cuyo coste será a cargo de la Compañía.

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

h) Todos los días naturales programados que un Piloto permanezca en la base serán considerados como días libres de servicio a los efectos de este artículo.

i) En programación los días libres quedarán adecuadamente señalados y diferenciados de los períodos de descanso.

Artículo 95. Preaviso.

Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con siete días de anticipación.

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

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destacamento será de ocho días, más uno por mes de duración prevista del mismo. Cuando la duración prevista del destacamento voluntario se reduzca por necesidades de la Compañía, el preaviso de reincorporación a base principal será, como mínimo, de la mitad de los días previstos para su incorporación.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino, inferior a dos años, será de sesenta días.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino, superior a dos años, será de noventa días.

A la finalización de las situaciones de destino, inferior o superior a dos años, el preaviso mínimo de reincorporación a la base principal será el mismo que para la incorporación.

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme, con dos meses de antelación.

Artículo 96. Períodos de descanso.

1. a) Los Pilotos estarán exentos de todo servicio durante los períodos de descanso.

b) El período de descanso se calcula como sigue:

La precedente actividad aérea programada más dos horas= período básico de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

c) El período de descanso reducido por decisión del Comandante (párrafo 7, b), redundará en la ampliación del período de descanso tras el regreso a la base en cinco veces el tiempo reducido, a no ser que el período de descanso en la base sea de cuarenta y ocho horas o superior.

El tiempo restituído será contado por horas enteras y no podrá superar las diez horas. El Piloto es libre de renunciar a la restitución en razón de no dificultar la realización de sus servicios programados.

2. Cuando se han cruzado menos de cuatro usos 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 da comienzo 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 15,00 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 al que se tiene derecho es:

a) El período básico de descanso, si éste incluye una noche local, es decir, entre las 23,00 y las 07,00 horas locales.

b) El período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios para igualar la diferencia de tiempo perdido en una noche local, pero como máximo el mismo número de horas como husos horarios han sido cruzados en la realización del servicio inmediatamente anterior.

El máximo período de descanso al que se tiene derecho, consistente en el período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios, es de veintidós horas.

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

5. Períodos de descanso en la base:

a) En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de series de servicios, según se establece en el artículo 92, el período de descanso en la base será de un día natural y se iniciará el día inmediato siguiente al de finalizado el servicio.

b) En las líneas de Africa Central y Austral y Oriente Próximo, realizadas al límite de serie de servicios, el período de descanso tras el regreso a la base será de treinta y seis horas, debiendo incluir necesariamente dos noches completas, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

c) En los aviones que efectúan vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de treinta y seis horas. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio. Este período de descanso deberá incluir necesariamente dos noches completas, siendo considerado como noche el período de tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales. Ello será ampliado a cuarenta y ocho horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios, y a setenta y dos horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios, el período de descanso deberá incluir tres noches completas. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

Después de una programación en el límite de series de servicios, según se establece en el artículo 92, el período de descanso en la base será de setenta y dos horas. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más durante el recorrido en un total de más de tres días de ausencia (setenta y dos horas) el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante

este período intermedio después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

6. Cálculo de la diferencia de husos horarios:

El cálculo de la diferencia de husos horarios para todo lo que queda establecido en el presente artículo se llevará a cabo teniendo en cuenta la diferencia de horario local entre aquellos lugares donde la actividad aérea comienza y finaliza, con la excepción del último párrafo del 5, c), que se hará a base de horario GMT.

Al objeto de mantener un valor constante 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.

7. Decisión del Comandante:

a) Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar los límites de actividad aérea hasta un máximo del 15 por 100.

b) Cuando el máximo de actividad ha sido superado, el Comandante, después de evaluar todas las circunstancias, decidirá si ha de ser ampliado el período de descanso y en qué medida.

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde de lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida o si ha de ser diferido. En cualquier caso, el período básico mínimo de descanso de diez horas treinta minutos no debe ser reducido.

La decisión a que se viene haciendo referencia será siempre con el Comandante a cuyas órdenes estaba la Tripulación o miembros de la misma en el servicio que precede al comienzo del período de descanso.

Artículo 97. Cambios de servicio en ejecución.

Por necesidades del servicio, la Compañía puede variar en ejecución los vuelos programados, siempre que comprenda igual o menor número de días de ocupación —entendiendo por ejecución cuando el Tripulante Piloto sea presentado en el aeropuerto para iniciar un servicio. Al finalizar un servicio en la base no podrá ser añadido ningún otro adicional.

Artículo 98. Programaciones.

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

Los servicios que impliquen actividad programada entre las doce horas del día 24 y veinticuatro horas del día 25 de diciembre, y las doce horas del 31 de diciembre y veinticuatro horas del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los Pilotos de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de diciembre, o permiso sin sueldo concedido en esta misma quincena, siempre que este permiso sin sueldo sea ininterrumpido y de diez días de duración mínima.

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

Las programaciones de vuelo de los Pilotos se confeccionarán diferenciando claramente los días libres de los períodos de descanso. A tal fin los períodos de descanso se marcarán en las programaciones con trazos discontinuos y los días libres aparecerán en blanco.

Con objeto de preservar el día libre en su integridad, después de un día libre no se podrá programar un servicio de vuelo hasta las 10,31 horas locales del día siguiente.

Asimismo, después de un día libre no se podrá realizar un período de actividad en tierra antes de las ocho horas locales.

En caso de que un servicio de vuelo comience (hora de presentación o firma) antes de las 10,31 horas locales, el día, anterior no podrá ser considerado como libre, debiendo figurar como período de descanso, o, en su defecto, otro servicio compatible con el del día posterior.

En los vuelos cortos y medios después de una serie de servicios de cuatro días, se programará el día inmediato siguiente (quinto día) como día de descanso en la base, y posteriormente al menos un día libre.

En los vuelos transatlánticos y/o de duración similar, al finalizar un servicio de vuelo en la base o serie de servicios, se programará inmediatamente después el período de descanso con el número de horas y noches de descanso que corresponda, entendiéndose por noche a estos efec-

tos el período de tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales.

A saber:

Treinta y seis horas y dos noches en cualquier caso.

Cuarenta y ocho horas si se han cruzado cuatro husos horarios o más.

Setenta y dos horas si se cruzaron más de seis husos.

Setenta y dos horas con tres noches si se han cruzado más de ocho husos.

Setenta y dos horas en las series de servicios de nueve días.

En las líneas de Africa Central y Austral y Oriente Próximo, después de una serie de servicios de seis días, se programará un período de descanso de treinta y seis horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche a estos efectos el período comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales y posteriormente al menos un día libre.

Artículo 99. Facultades y responsabilidades del Comandante.

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

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

La compañía «Iberia» se subrogará en la responsabilidad civil del Comandante 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 por 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 Comandante como autor, cómplice o encubridor.

SECCIÓN TERCERA: ROTACIONES

Artículo 100. Vacaciones.

El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo número 6.

Artículo 101. Rotaciones en destacamentos y destinos.

La rotación de destacamentos y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo número 7.

CAPITULO VII

Retribuciones

Artículo 102. Conceptos retributivos.

Los Pilotos 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 Comandante y Prima de Copiloto.
7. Gratificación Complementaria.

b) Retribuciones variables:

1. Prima por razón de viaje por:

- a) Horas atípicas.
- b) Horas de vuelo adicionales.
- c) Actividad aérea en tierra.
- d) Actividad laboral.

2. Plus de Nocturnidad.

c) Gastos compensatorios:

- 1. Dietas por desplazamiento.
- 2. Dietas de estancia y hospedaje por destacamento.
- 3. Indemnización por destinos.

d) Protección a la familia.

Artículo 103. *Sueldo base.*

Los sueldos base del grupo de Pilotos son los expresados en el anexo número 1, A.

Artículo 104. *Premio de antigüedad.*

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

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

Artículo 105. *Prima por razón de viaje.*

La prima por razón de viaje constituye la remuneración básica de las distintas actividades necesarias para la realización de los vuelos y responde a la peculiaridad del trabajo, al mayor gasto que supone la permanencia fuera de la residencia habitual y a la ejecución de los vuelos (trabajo), tanto en territorio nacional como en extranjero.

Los Pilotos percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada las cantidades que se especifican en el anexo número 1, A, según su nivel.

El cálculo mensual de la prima por razón de viaje se realizará evaluando, por una parte, la suma de los importes de las horas de vuelo y de las horas atípicas, y, por otra parte, el importe de la actividad laboral. A ambos importes se les añadirá el correspondiente al concepto de «actividad aérea en tierra». De las nuevas cantidades resultantes los Pilotos percibirán la mayor, y en caso de que ambas sean inferiores a la prima por razón de viaje garantizada, percibirán esta última, excepto en los casos previstos en el anexo número 8.

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

Por día de servicio en vuelo como Piloto fuera de la base (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad), 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 Piloto, 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 Piloto.

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

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

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a setenta horas a precio de la hora base de vuelo. Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque: 156,54 horas.

Segundo bloque: De 156,55 horas en adelante.

Los precios de los bloques citados de actividad laboral serán los que figuran en el anexo 1, A.

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 (setenta horas).

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

La cantidad que exceda a la prima por razón de viaje garantizada constituye la prima por razón de viaje adicional.

A los efectos de cálculo de devengo de la prima por razón de viaje, se entiende como «actividad aérea en tierra» la diferencia entre la «actividad aérea pura» (período transcurrido entre la presentación de un Piloto en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa. Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al Tripulante la cancelación; independientemente de cuál sea la duración real del descanso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los tres conceptos siguientes: Horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo), horas de vuelo de situación (50 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo) y complemento a tres horas.

La actividad aérea en tierra mensual será el 12,73 por 100 del precio de la hora base de vuelo.

Artículo 106. *Plus de nocturnidad.*

En concepto de plus de nocturnidad se abonará las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 61, con un incentivo del 25 por 100.

Artículo 107. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los Pilotos 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, prima de responsabilidad de Comandante, prima de Copiloto, gratificación por consideración a grado senior de Copiloto, prima de productividad y gratificación complementaria.

Artículo 108. *Gratificación complementaria.*

Los Pilotos percibirán las gratificaciones complementarias que se señalan en el anexo 1 E.

Artículo 109. *Títulos.*

La Dirección establecerá, en el plazo de un año, los títulos cuya posesión por parte de los Pilotos dará lugar, en el momento del reconocimiento, a la percepción por una sola vez de la cantidad que se fije y que estimule a la obtención de los mismos.

Estrictamente «ad personam» seguirán devengando las cantidades que correspondería percibir el día de la aprobación de este Convenio, sin incremento posterior alguno, al personal con título actualmente reconocido.

Artículo 110. *Protección a la familia.*

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

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

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

Artículo 111. *Gratificación por cierre de ejercicio.*

Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, prima de productividad y gratificación complementaria, o parte proporcional en su caso. Para los Pilotos que desempeñen la función de Comandante, se incluirá la prima de responsabilidad o parte alícuota que corresponda.

Esta gratificación se hará efectiva después de celebrarse la Junta general de accionistas, en el mes de abril siguiente a cada uno de los ejercicios.

Artículo 112. *Dietas de estancia y hospedaje por destacamento.*

Los Pilotos percibirán durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dietas de estancia y hospedaje, la cantidad que resulta de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo número 4, I, o, en su defecto, lo establecido en el artículo 94, apartado f).

Artículo 113. *Indemnización por destino.*

A estos efectos hay que distinguir entre destinos inferiores a dos años y destinos superiores a dos años.

Los Pilotos, durante el tiempo que permanezcan en destinos inferiores a dos años, percibirán en concepto de indemnización la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure dicho destino por la cantidad consignada en el anexo número 4, II.

Los Pilotos, durante el tiempo que permanezcan en destinos superiores a dos años, percibirán en concepto de indemnización la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure dicho destino por la cantidad consignada en el anexo número 4, III.

Artículo 114. *Alteraciones de los tiempos de destacamento o destino.*

Cuando las situaciones de destacamento, destinos inferiores a dos años o superiores a dos años no llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Piloto recibirá como dietas de estancia y hospedajes o indemnización, en su caso, la que corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa no imputable al Piloto, éste recibirá la indemnización correspondiente a la diferencia entre las dietas de estancia y hospedaje o indemnización percibida y los gastos reales que hubiese efectuado con el límite máximo de la que realmente hubiera percibido de haberse agotado la situación. De este tratamiento se exceptuarán los casos de alteración de los plazos previstos cuando se deban a regresión.

Artículo 115. *Incidencias, cursos y comisiones de servicio, imaginarias y retenes.*

A) Incidencias.

A efectos económicos, la situación de incidencia devengará, como mínimo, 2,53 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y 5,33 horas de actividad laboral, incluidos los días que por necesidades del servicio permanezcan fuera de base.

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

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

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

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

Cuando un Piloto en actividad sea requerido para desempeñar el servicio de Jefe de Día, se le aplicará el tratamiento de este párrafo.

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 Pilotos, durante los cursos realizados como alumnos, comisiones de servicio efectuadas en los términos del artículo 46, o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la compañía, devengarán, por cada día dedicado a ello, 2,53 horas de vuelo y seis horas de actividad laboral.

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

Durante los cursos de duración superior a un mes se percibirán setenta horas al precio hora vuelo base por cada mes de duración o la parte alícuota que corresponda y seis horas de actividad laboral por día.

Artículo 116. *Licencia retribuida.*

El Piloto en situación de licencia retribuida percibirá la prima por razón de viaje garantizada o la parte alícuota en horas de vuelo y actividad laboral que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Artículo 117. *Vacaciones.*

El Piloto, durante las vacaciones reglamentarias, percibirá, además de los conceptos fijos que le correspondan, 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. También percibirá la parte correspondiente a actividad aérea en tierra promediada de los doce meses anteriores. 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 118. *Vuelos de situación y prueba.*

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

En los vuelos de prueba se percibirá la prima correspondiente, considerándose para el pago, como mínimo, de una hora de vuelo o el tiempo real si es superior.

En los vuelos de situación y en todos los vuelos programados por la compañía en que los Tripulantes Pilotos no formen parte de la tripulación normal, se emitirán para su utilización billetes de servicio en primera clase. Las reservas se harán en primera clase o preferente si no existiera primera clase.

Cuando este tipo de servicios se programen en ejecución de forma imprevista se realizarán en primera, salvo que estén todas las plazas de dicha clase confirmadas en el momento de tomar la decisión de realizar el vuelo, en cuyo caso se efectuarán en la clase inmediata inferior, o en turista, en defecto de ambas.

Artículo 119. *Dieta por desplazamiento.*

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

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

Artículo 120. *Clases de dieta.*

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

Artículo 121. *Dieta e indemnización básica.*

Es la que servirá de punto de partida para calcular, aplicándole un coeficiente regulador por país, la que corresponde en cada caso.

A efectos de dietas por desplazamientos a todos los países les será de aplicación la dieta básica.

Artículo 122. *Coficiente regulador.*

Es el que se aplica a las dietas e indemnizaciones por destino.

Actualmente no es de aplicación a las dietas por desplazamiento este coeficiente regulador.

Cuando se deban devengar dietas e indemnizaciones eventualmente en algún país cuyo coeficiente no conste se aplicarán las dietas e indemnizaciones básicas si previamente no han llegado a un acuerdo la Dirección de la compañía y la representación de los Pilotos en la Comisión de Interpretación del Convenio.

Artículo 123. *Actualización de dietas.*

La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día primero 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.

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

Lo dispuesto en este artículo se aplicará asimismo a las dietas de estancia y hospedaje por destacamento y a las indemnizaciones por destino.

Artículo 124. Dietas e indemnizaciones en vigor.

Las dietas de estancia y hospedaje por destacamento e indemnizaciones por destino en vigor durante 1993 son las que figuran en el anexo 4.

Artículo 125. Cómputo de dietas.

A efecto de cómputo de dietas se devengará una dieta nacional por cada día natural (entre 00,01 y 24,00 horas locales) en el que se realice una actividad aérea (salvo que el servicio fuera cancelado y no hubiera comenzado el vuelo —calzos—) o se permanezca fuera de la base, siempre que el desplazamiento se produzca dentro del territorio nacional.

A efecto de cómputo de dietas se devengará una dieta extranjera por cada día natural (entre 00,01 y 24,00 horas locales) en el que se realice una actividad aérea (salvo que el servicio fuera cancelado y no hubiera comenzado el vuelo —calzos—) o se permanezca fuera de la base, siempre que el desplazamiento se produzca dentro del territorio extranjero.

Cuando se cambie de fecha en vuelo, las dietas que se devengarán (nacional o extranjera) serán las correspondientes al carácter de nacional o extranjero de los lugares donde se inicie y termine el servicio. En ambos lugares, a efectos de devengo, se tendrán en cuenta las horas locales respectivas; es decir, de inicio y terminación del servicio.

Cuando se realicen vuelos mixtos (nacional e internacional) dentro de un día natural (entre 00,01 y 24,00 horas locales) se devengará la dieta más alta.

Artículo 126. Alojamiento.

La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan los Tripulantes Pilotos en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la compañía.

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

En la selección participará la representación sindical de los Pilotos, que dará su visto bueno. El hotel seleccionado ha de ser como mínimo de cuatro estrellas, o su equivalente en el extranjero. Las habitaciones deberán ser individuales y con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

Artículo 127. Alojamiento en viajes no programados.

Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los Pilotos 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 Piloto abone el alojamiento, éste pasará el cargo correspondiente a la compañía.

Artículo 128. Anticipo de dietas.

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

Artículo 129. Dietas por desplazamiento en vigor.

Las cuantías a aplicar durante 1993 serán:

Dieta nacional: Pilotos, 12.265 pesetas.

Dieta extranjera: Pilotos, 107,70 \$ USD o 12.265 pesetas.

Artículo 130. Comidas a bordo.

Para evitar retrasos innecesarios, la compañía facilitará a bordo las comidas a los tripulantes y habilitará los medios y personas necesarios a fin de que las mismas estén dispuestas de forma que puedan efectuarse normalmente, bien sea en vuelo o en las escalas.

El momento de efectuar la comida será decidido por el Comandante, quien lo comunicará con la suficiente antelación para que puedan ser preparadas, procurando en la medida de lo posible que se realicen entre las trece y las dieciséis horas y las veintiuna y veinticuatro horas.

Asimismo se realizará un estudio de las líneas que coincidan con los mencionados horarios, de forma que se pueda facilitar en cada temporada una orientación a los Comandantes que les permita coordinar con antelación las comidas de los tripulantes.

Dada la problemática de las comidas facilitadas a los Pilotos, se considera necesaria la participación de la representación sindical. A tal efecto, SEPLA designará un representante para su participación, junto con la

Dirección de la empresa, en la composición de los menús. Cuando sea necesario, dichos temas se sustanciarán a través de un grupo de trabajo compuesto por representantes de la empresa y de SEPLA, con la participación y visto bueno decisorio del Servicio Médico de «Iberia».

Artículo 131. Devengo.

El cómputo de dietas está recogido en el artículo 125.

Artículo 132. Incremento salarial.

Con efectos de 1 de enero de los años 1993, 1994 y 1995, se procederá a un incremento salarial del IPC real de cada año.

A efectos de su aplicación se tomará el IPC estimado por el Ministerio de Economía y Hacienda para cada año.

Una vez conocido el IPC real correspondiente a los años 1993, 1994 y 1995, se procederá a la regularización que corresponda.

CAPITULO VIII**Atenciones sociales****Artículo 133. Principios generales.**

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 vehículos, becas o ayudas a estudios, etc.).

Artículo 134. Fondo solidario.

De acuerdo con el artículo anterior, el régimen de financiación del Fondo Solidario de Pilotos será el de reparto entre empresa y empleado. La proporción será del 50 por 100 por cada parte.

La cotización a este Fondo será la fijada en el anexo número 3 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Dirección y la representación de los Pilotos.

Artículo 135. Asociación Minusválidos.

Se establece una cotización por los Pilotos a la Asociación de Padres de Minusválidos de la compañía «Iberia» de 0,30 por 100 del sueldo base por Piloto y mes.

Artículo 136. Gestión obras sociales.

La gestión de las obras sociales se hará a través de los órganos existentes, con participación de la representación de los Pilotos y de acuerdo con lo establecido en el anexo 3.

Artículo 137. Vestuario.

La compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en tanto no se aplique el nuevo sistema que se encomienda elaborar a un grupo de trabajo de cuatro miembros, dos en representación de la Sección Sindical SEPLA en «Iberia» y dos en representación de la Dirección de «Iberia».

CAPITULO IX**Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo****Artículo 138.**

1. En tanto no sea modificado por norma legal, acuerdo pactado, u otra circunstancia, el régimen institucional de la Seguridad Social complementaria y el 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 las normas aprobadas por la Resolución de 10 de marzo de 1973, de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el anexo número 8.

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado en Asamblea general extraordinaria de 28 de noviembre de 1989.

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y por los conceptos de sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y primas de responsabilidad, las cuales cotizarán por las cantidades consolidadas, que, a partir del 1 de enero de 1981, lo son a razón del 7,5 por 100 anual, con un tope máximo del 75 por 100.

Esta cotización durante 1990 supone el 4,7 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados.

2. La prima del concierto colectivo de Vida de los Pilotos de la compañía será aboñada en un 60 por 100 con cargo a «Iberia» y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.

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

No obstante lo anterior, «Iberia» y SEPLA acuerdan crear una comisión de trabajo que estudie en profundidad las posibles modificaciones al actual sistema de prestaciones.

Una vez denunciada la póliza del vigente concierto colectivo de Vida, «Iberia» y SEPLA negociarán conjuntamente la póliza que la sustituye.

3. «Iberia» se compromete a respetar la decisión que la representación de los Pilotos adopte de mantenerse en el Montepío Loreto o constituir su propio Fondo Mutual. Las condiciones económicas y normativas que se pacten partirán como mínimo de las existentes.

4. La compañía «Iberia» y los Pilotos acuerdan cotizar un 1 por 100 cada una de las partes, sobre los conceptos de sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y primas de responsabilidad [cantidades consolidadas según el punto b) del presente artículo], al Fondo Mutual constituido por los representantes Pilotos.

Adicionalmente, la compañía cotizará desde 1 de enero de 1990 y hasta 28 de febrero de 1990 un 1,90 por 100 sobre los mismos conceptos indicados en el párrafo anterior. A partir de 1 de marzo de 1990, esta aportación será del 7,90 por 100.

Igualmente, la compañía cotizará a este Fondo por los Pilotos que pasen a la reserva a partir de 1 de enero de 1991, y hasta que cumplan los sesenta y cinco años, en la misma proporción que por los Pilotos en activo. La cotización se realizará sobre el haber regulador que tuvieran en el momento de cumplir sesenta años, actualizándose el mismo anualmente de acuerdo con las tablas salariales vigentes. Dicha cotización será del 8,90 por 100.

A estos efectos, el haber regulador está integrado por la suma del sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y prima de responsabilidad [cantidades consolidadas según el citado punto b) del presente artículo].

La cotización al Fondo Mutual irá en 14 pagas al año.

5. Adicionalmente a lo establecido en los puntos anteriores, ambas partes podrán cotizar a otros Fondos Mutuales.

Artículo 139. *Enfermedad fuera de base.*

Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento o destino fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado por los dos Estados, se hará cargo la compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los Pilotos y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Para que haya lugar a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica en caso de servicio, destacamento o destino deberá aprobarse por el servicio médico de la compañía. Los centros médico-quirúrgicos o especialistas a los que se puede acudir para estos casos figurarán en la relación también aprobada por el servicio médico de la compañía y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

La compañía facilitará a los Pilotos una relación actualizada de los Médicos asesores y centros médicos contratados, con domicilios y número de teléfono.

Artículo 140. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*

La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los Tripulantes Pilotos será la de sesenta años.

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

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

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

CAPITULO X

Transportes

Artículo 141. *Transportes.*

a) Madrid.

En materia de transportes, la compañía mantendrá el sistema de recogida para los Pilotos que se acojan al mismo.

A los Pilotos que no tengan recogida por residir fuera del perímetro o renunciar expresamente a la misma, se les abonará la indemnización, actualizándola con efectos de 1 de enero de cada año según IPC.

b) Delegaciones.

A los Pilotos con base en Delegaciones o que se encuentren en una de ellas con motivo de servicio, se les facilitará el transporte desde el aeropuerto a la ciudad y viceversa, por el sistema de recogida y distribución, hasta el alojamiento en el sitio donde se encuentren.

Conjuntamente por la empresa y la representación de los Pilotos, se considerará la problemática general del transporte de los Pilotos. Entre tanto se seguirán manteniendo los actuales criterios de recogida.

Artículo 142. *Renuncia a la recogida.*

La empresa ofrecerá a todos los Pilotos una indemnización individual compensatoria del régimen de transporte colectivo en la base actualmente en vigor, y que abarcará globalmente, y en su conjunto, todos los gastos en que puedan incurrir y viceversa, incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción en simuladores, trabajos en tierra, etc., de 21.787 pesetas al mes por Piloto que voluntariamente se acoja, con renuncia a dicho régimen de transporte colectivo.

El ejercicio de la renuncia a la recogida en las situaciones de destacamento y destino se regirá por las normas siguientes:

1. En los supuestos de destacamento y destino, el Piloto podrá decidir entre ser transportado por medios de la empresa o renunciar a la recogida.

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

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

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

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

6. La Dirección de Operaciones notificará a las Delegaciones afectadas la correspondiente información sobre los Pilotos que deban ser transportados por medios de la empresa y la de aquellos que, por haber renunciado a los mismos, hayan de desplazarse con medios propios.

La empresa se compromete a mantener el aparcamiento de Tripulantes, con Vigilante.

Los acogidos al régimen de recogida vigente en la actualidad percibirán por desplazamiento a los cursos el importe de taxi o equivalente.

Artículo 143. *Accidentes «in itinere».*

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

Itinerarios normales.

En tiempo razonable.

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

CAPITULO XI

Billetes gratuitos y con descuento**Artículo 144. Billetes gratuitos a Pilotos.**

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

1. Billetes gratuitos II, sin limitación de número, desde el momento que queden fijos en la plantilla de «Iberia», en la red nacional o europea, y al cumplir tres años de su ingreso en la compañía, en la totalidad de la red.

La compañía facilitará a los Pilotos en los servicios de vuelo, talonario de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carné de Piloto.

2. Billetes al 50 por 100 con reserva de plaza, sin limitación.

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

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

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

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

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

8. En los casos de empleados consortes, los derechos que a ambos cónyuges les correspondieran serán individualizados, es decir, podrá haber duplicidad de beneficios en los casos en que los cónyuges sean empleados de la compañía.

Sin embargo, quedan exceptuadas las concesiones que se especifican en este artículo, puntos 3, 4 y 5.

Artículo 145. Concesiones a los familiares.

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

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

2. Los hijos que convivan con el Piloto y dependan económicamente de él disfrutarán de dos billetes gratuitos II al año.

En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad y divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el Piloto estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta los veintiún años o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica del Piloto. Igualmente estarán exceptuados del requisito de convivencia en los casos de separación de hecho.

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

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

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

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

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

7. Se concederán tres billetes gratuitos II al año en aquellos casos de convivencia marital con el titular de la tarjeta, debiendo justificar fehacientemente la convivencia durante dos años mediante el oportuno certificado. Las concesiones establecidas en el presente capítulo para los familiares del titular no son de aplicación en este caso.

Artículo 146. Normas comunes.

1. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios Pilotos que podrán ser autorizados a ocupar primera clase o preferente.

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

En el supuesto de que no exista plaza en turista y sí en primera o preferente, dará lugar a ocupar la plaza de esta categoría con abono de una cantidad que será fijada por la compañía.

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

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo 2 del artículo 148.

3. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 144, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del beneficiario, así como que conviven con éste en los casos en que la convivencia sea también exigible.

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

Los billetes concedidos sin reserva de plaza, de acuerdo con lo estipulado en el artículo anterior, darán derecho al Piloto a realizar a su voluntad uno o dos viajes, por un total entre los dos de cuatro trayectos.

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

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

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

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

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

No obstante, para evitar las irregularidades que pudieran producirse por la utilización inadvertida por encima del cupo anual, la compañía se compromete a controlar el cupo de billetes gratuitos cuando los Pilotos opten por no acogerse al sistema de obtención de los mismos mediante la tarjeta existente a estos efectos.

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

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

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

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

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

Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza serán condiciones indispensables el disfrute de las vacaciones anuales y tener un

justificante del Jefe de la Unidad orgánica a que pertenezcan, donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

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

7. Queda implantada una tasa de emisión en la utilización de billetes gratuitos, por segmento, en función de las siguientes distancias:

| Clase turista: | Pesetas por segmento |
|--|----------------------|
| Corto recorrido (Red Nacional, excepto Península/Canarias) | 150 |
| Península/Canarias | 300 |
| Medio recorrido (Red Europa y España/Africa del Norte) ... | 600 |
| Largo recorrido (Resto Red) | 900 |

Clase preferente: Incremento del 10 por 100 sobre las cuantías anteriores.

Clase primera: Incremento del 20 por 100 sobre las tasas en clase turista.

En las indicadas tasas de emisión quedan incluidos los impuestos, pero no las tasas de aeropuertos.

8. En la concesión de billetes gratuitos a los Pilotos, quedan suprimidas todo tipo de reservas durante los períodos que a continuación se determinan:

25 de junio a 5 de septiembre, ambos inclusive.

20 de diciembre a 9 de enero, ambos inclusive.

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

9. Las tasas de emisión contempladas en el punto 7, así como la supresión de todo tipo de reservas durante los periodos indicados en el punto 8, serán de aplicación a cualquier billete tarifa gratuita concedido a los trabajadores afectados por el presente Convenio, ya estén regulados sus derechos en este capítulo o se trate de concesiones incluidas en contrato de trabajo, normas de la Dirección y acuerdos de otra naturaleza.

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

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

Artículo 147. Equipajes.

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

Artículo 148. Destacamentos.

En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en la situación de destino, la compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 144 y una empleada de hogar o similar incluida en el Régimen Especial de Trabajadores al servicio del Hogar Familiar de la Seguridad Social.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otra empleada de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Régimen Especial de Trabajadores al servicio del Hogar Familiar de la Seguridad Social, siendo este segundo billete gratuito II.

Artículo 149. Pilotos con pérdida de licencia, jubilados, viudas y huérfanos, escala de reserva y excedencia especial.

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

A los Pilotos en situación de reserva o de excedencia especial, así como a los jubilados, viudas, huérfanos solteros y los incapacitados para todo trabajo, mientras consten y figuren como pensionistas de la Mutua, les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra.

Disposición adicional.

El SEPLA, teniendo en cuenta la situación actual de las Líneas Aéreas, de deregulación del transporte aéreo prevista en la CEE y, fundamentalmente, los objetivos de expansión de la compañía, y con el fin de colaborar al logro de tales objetivos empresariales con el esfuerzo de todos los Pilotos que integran la plantilla, ofrece su apoyo a este fin con la siguiente cesión de derechos:

«En las flotas de B-747 y DC-10 (o flotas que sustituyan a estos tipos de avión realizando vuelos transatlánticos o de duración similar), cuando la suma de días libres más los días de descanso en la base (calculados éstos según lo establecido en los artículos 95 y 97) excede de dieciséis, la compañía podrá disponer de hasta un máximo de tres días libres si la suma de días libres y días de descanso es diecinueve o superior; dos días libres, si es dieciocho; un día libre, si es diecisiete. En los casos que sea inferior no se cederá ningún día libre.

Asimismo, durante el mes de febrero, en las flotas B-747 y DC-10 (o flotas que sustituyan a estos tipos de avión realizando vuelos transatlánticos o de duración similar), la compañía podrá disponer de hasta un máximo de cinco días si la suma de días libres y días de descanso es diecinueve o superior; cuatro, si es dieciocho; tres, si es diecisiete; dos, si es dieciséis, y uno, si es quince. En los casos que sea inferior no se cederá ningún día.

La duración de la aplicación de la cesión de días libres en las flotas B-747 y DC-10 será hasta el 31 de octubre de 1990.»

Esta cesión se prorrogará automáticamente hasta tanto el SEPLA no haga uso de la cláusula de finalización prevista en el párrafo siguiente:

A partir del 31 de octubre de 1990, el SEPLA podrá notificar a la compañía su decisión de finalizar la cesión de días libres, viniendo obligada la compañía a cumplir esta petición en el plazo máximo de doce meses después de la fecha de comunicación, en cuyo momento quedará totalmente cancelada dicha cesión de días libres.

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.

Si en los programas comerciales que la compañía establezca para los años 1993, 1994 y 1995 fueran necesarias cesiones de días libres adicionales para su realización, éstos serán realizados por los Tripulantes Pilotos sin abono adicional alguno hasta el límite por Piloto de la media realmente utilizada en el pacto de productividad de 1992, comprometiéndose la compañía mientras esta cesión se produzca a no disminuir el número de Pilotos existente a 31 de diciembre de 1992.

Cuando por la compañía se use alguno de los días libres adicionales mencionados en el párrafo anterior, los límites de horas de vuelo serán los siguientes:

| | Vuelos largos | Vuelos cortos y medios |
|-----------------------|---------------|------------------------|
| Horas mes | 85 | 82 |
| Horas trimestre | 240 | 230 |
| Horas año | 850 | 820 |

Disposición final tercera.

Se revisarán los anexos de este Convenio correspondientes a vacaciones y destacamentos, con la posibilidad de efectuar en su texto las modificaciones que ambas partes consideren convenientes de mutuo acuerdo.

Disposición final cuarta.

La crisis actual del transporte aéreo, que tan directamente afecta a «Iberia», precisa del esfuerzo conjunto de trabajadores y empresa para superar las dificultades presentes en aras de una mejora general de la eficacia del sistema productivo, dentro de un marco social e institucional idóneo, no sólo en beneficio mutuo o recíproco, sino del servicio público que demanda nuestra sociedad.

En este sentido, y en un contexto empresarial adecuado, los representantes de los Pilotos (SEPLA), en nombre propio y en el de los profesionales a quienes representa, se comprometen a aportar su esfuerzo personal, individual y colectivo, su pericia y conocimientos técnicos, para elevar la competitividad y rentabilidad de la compañía, optimizando su capacidad productiva mediante la más segura, puntual y económica operación de los servicios de vuelo, sin menoscabo de los derechos y obligaciones sociolaborales de ambas partes.

SEPLA declara su predisposición a prestar la máxima colaboración en la realización de las nuevas líneas que pueda abrir la compañía, así como para su óptima explotación.

Por su parte, la compañía, consciente del reto de competitividad que representará la apertura de un mercado único, exigirá la adecuación permanente de su potencial profesional en el grupo de Pilotos, velando e impulsando el establecimiento de planes de formación que permitirán en todo momento la obtención de los recursos idóneos, en relación a las futuras necesidades y requerimientos de su entorno industrial.

Igualmente, y en este sentido, la compañía facilitará a la Sección Sindical de SEPLA todas aquellas programaciones de cursos que se oferten a todos los empleados de la compañía.

Disposición final quinta.

Se crea una Comisión Paritaria, con representación de la Dirección y de la Sección Sindical de SEPLA, que estudiará y adaptará la normativa legal y convencional aplicable a los Pilotos femeninos.

Disposición final sexta.

Ambas partes se comprometen a constituir una Mesa de productividad que estudiará la situación de la competencia, en relación a la composición de tripulaciones en vuelos transatlánticos, así como régimen de descansos, con la finalidad de llegar a acuerdos para homologarnos con la competencia.

Igualmente, en el seno de esta Comisión se estudiará el desarrollo normativo del Copiloto sénior contemplado en el artículo 39 del IV Convenio Colectivo.

Esta Mesa estará constituida por dos representantes de la Dirección y otros dos de la Sección Sindical de SEPLA.

Las partes firmantes se comprometen a que los acuerdos que se alcancen en el seno de esta Mesa se incorporarán al Convenio Colectivo, sin que ello suponga una renegociación del mismo.

La representación sindical acepta que en el seno de la Mesa de productividad, creada en esta disposición final, se podrán programar determinados vuelos intercontinentales con la tripulación mínima operativa del avión, con la finalidad de analizar y estudiar la repercusión que esta operación puede tener en la fatiga del tripulante y la seguridad en vuelo.

Disposición final séptima.

La compañía «Iberia, LAE», se compromete a elaborar y desarrollar un plan de formación empresarial para Comandantes y Copilotos.

ANEXO 1, A

Tabla salarial Tripulantes Pilotos.

| Niveles | ID | IC | IB | IA | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Sueldo base | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 | 141.269 |
| Prima razón viaje garantizada (70 horas)..... | 538.851 | 505.253 | 473.746 | 438.261 | 402.386 | 364.587 | 326.317 | 287.570 | 221.072 | 194.796 | 166.832 | 128.530 |
| Precio hora atípica | 7.090 | 6.648 | 6.234 | 5.767 | 5.295 | 4.797 | 4.294 | 3.784 | 2.909 | 2.563 | 2.195 | 1.691 |
| Precio horas vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante..... | 5.839 | 5.475 | 5.134 | 4.749 | 4.360 | 3.951 | 3.536 | 3.116 | 2.396 | 2.095 | 1.791 | 1.483 |
| Precio horas hasta 156.54 horas Act. Lab. (1 bloque) | 3.442 | 3.228 | 3.026 | 2.800 | 2.570 | 2.329 | 2.085 | 1.837 | 1.412 | 1.244 | 1.066 | 821 |
| Precio horas desde 156.55 horas Act. Lab. en adelante (2 bloque)..... | 3.590 | 3.366 | 3.155 | 2.919 | 2.679 | 2.428 | 2.174 | 1.915 | 1.474 | 1.288 | 1.101 | 913 |

ANEXO 1, B

Prima de responsabilidad de Comandante

1.º Los Pilotos de «Iberia» a los que la compañía, de acuerdo con las facultades que la Ley le confiere, designe para desempeñar la función de Comandante a bordo de sus aeronaves, en tanto permanezcan en el ejercicio de dicha función, percibirán en concepto de prima de responsabilidad la cantidad que en cada momento esté establecida para la flota en que ejerzan su función. Esta prima se abonará en 15 pagas anuales.

2.º Las personas que ejerzan la función de Comandante, y causen baja en vuelo por pérdida definitiva de licencia, percibirán el 7,5 por 100 de la prima de Comandante devengada por cada año en el ejercicio efectivo de dicha función, con un máximo consolidable del 75 por 100.

Cuando el cese definitivo en vuelo esté motivado por enfermedad profesional o accidente laboral, así declarado por los organismos competentes, el máximo consolidable será del 100 por 100.

3.º La renuncia voluntaria al ejercicio de la función de Comandante implicará, en tanto dure esta situación, la no percepción de cantidad alguna derivada de este concepto, que será sustituida por la correspondiente al ejercicio, en su caso, de la función de Copiloto.

4.º Los porcentajes de consolidación referidos girarán sobre las primas vigentes en cada momento.

5.º A efectos de cotización al Fondo Social de Vuelo se estará a lo dispuesto en el Convenio Colectivo vigente en cada momento.

6.º A partir de 1 de enero de 1993, la prima de responsabilidad de Comandante queda establecida en las cantidades siguientes:

B-747: 250.690 pesetas.

DC-10: 250.690 pesetas.

A-300: 233.479 pesetas.

B-727: 214.815 pesetas.

MD-87: 214.815 pesetas.

DC-9: 214.815 pesetas.

A-320: 214.815 pesetas.

ANEXO 1, C

Prima de Copiloto

1.º Los Pilotos de «Iberia», mientras desempeñen la función de Copiloto a bordo de sus aeronaves, percibirán en concepto de prima la cantidad que en cada momento esté establecida para el ejercicio de dicha función. Esta prima se abonará en 14 pagas anuales.

2.º Las personas que ejerzan la función de Copiloto, y causen baja en vuelo por pérdida definitiva de licencia, percibirán el 7,5 por 100 de esta prima por cada año en el ejercicio efectivo de dicha función, con un máximo consolidable del 75 por 100.

Cuando el cese definitivo en vuelo esté motivado por enfermedad profesional o accidente laboral, así declarado por los organismos competentes, el máximo consolidable será del 100 por 100.

3.º Todo Piloto que pase a desempeñar la función de Comandante dejará de percibir la prima de Copiloto y devengará desde ese momento la prima de responsabilidad de Comandante en los términos que para la misma se regulan.

4.º Los porcentajes de consolidación referidos girarán sobre las primas vigentes en cada momento.

5.º A efectos de cotización al Fondo Social de Vuelo se estará a lo dispuesto en el Convenio Colectivo vigente en cada momento.

6.º Con efectividad de 1 de enero de 1993, la prima de Copiloto queda establecida en la cantidad de 16.572 pesetas, en 14 pagas anuales.

7.º Los Copilotos con consideración a grado senior percibirán una gratificación de 6.656 ptas.

ANEXO 1, D

Prima de productividad

Los Pilotos percibirán por este concepto las siguientes cantidades:

| | Pesetas |
|-------------------|---------|
| Comandantes | 107.024 |
| Copilotos | 75.545 |

Esta prima se abonará en 15 pagas.

En el supuesto de que el SEPLA hiciese uso de la cláusula de finalización de cesión de días libres en las flotas B-747 y DC-10, establecida en la disposición adicional, a partir del momento de supresión final de esta cesión, las cantidades arriba indicadas se verán reducidas en un 27 por 100 a todos los Pilotos afectados por este Convenio.

Como contraprestación a las cesiones realizadas en el V Convenio Colectivo, que permiten un aumento importante de la productividad de los Tripulantes Pilotos, se destinará, en cada uno de los años de vigencia de dicho Convenio, una cantidad equivalente al 1,5 por 100 de la masa salarial de Pilotos del año inmediatamente anterior a aquel en que se efectúe el pago, distribuida mensualmente y a lo largo del año en concepto de prima de productividad y que se abonará en el mes de octubre de cada año.

ANEXO 1, E

Gratificación complementaria

Los Pilotos percibirán por este concepto las siguientes cantidades:

| Nivel | Pesetas |
|-------|---------|
| 1D | 190.803 |
| 1C | 178.905 |
| 1B | 167.748 |
| 1A | 155.185 |
| 1 | 142.480 |
| 2 | 129.096 |
| 3 | 115.547 |
| 4 | 101.826 |
| 5 | 78.281 |
| 6 | 68.976 |
| 7 | 59.074 |
| 8 | 45.513 |

Esta gratificación complementaria se abonará en 15 pagas, a todos los Pilotos, como consecuencia de la ejecución de las horas de vuelo (trabajo) realizadas sobre territorio extranjero.

ANEXO 2

Cese temporal y definitivo en vuelo

A) Cese temporal en vuelo:

a) 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.

b) El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a que pertenezca, percibiendo los emolumentos previstos en el artículo 1 del anexo 8 para el caso de enfermedad, siempre que el índice de absentismo en el grupo de Pilotos por enfermedad no sea superior al 5 por 100 en cómputo anual.

c) 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) Cese definitivo en vuelo:

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

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

B.1) El personal incluido en los puntos 1 y 2 del párrafo anterior pasará a prestar servicio en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a que pertenezca, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo, o el que en cada momento le corresponda, o el 100 por 100 en el caso de que el cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarado por los organismos competentes. Una vez fijado dicho complemento, los incrementos que se produzcan en las pensiones fijadas por la Seguridad Social no serán absorbidos.

En caso de discrepancia sobre la concurrencia o no de alguna de estas causas, se someterá el caso a la decisión de un tribunal médico, presidido por un facultativo designado por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid, de entre los que están calificados como especialistas en medicina aeronáutica, si es posible, y no hubiera 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.

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

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

En materia de Concierto Colectivo de Vida, los Pilotos en esta situación seguirán rigiéndose por las normas actualmente en vigor, en el Reglamento del Concierto Colectivo de Pilotos.

Progresión económica:

Los Pilotos que pasen a prestar servicio definitivo en tierra podrán progresar por la escala de niveles establecidos en el artículo 22 hasta un máximo de dos cambios de nivel a partir del que ostentaran 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 referidos a los Tripulantes en servicio activo de vuelo.

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

a) Antigüedad mínima de diez años de servicio en vuelo en el momento en que se produzca el cese definitivo 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 Pilotos que pierdan la licencia con carácter definitivo como consecuencia de accidente aéreo, del cual se hayan derivado secuelas de carácter orgánico, disfrutarán de los mismos derechos anteriormente establecidos aunque no tengan acumulados los diez años de servicio efectivo en vuelo.

B.2) Reserva:

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

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

La situación de reserva implica la posibilidad de que la compañía, por propia iniciativa, utilice los servicios del tripulante en funciones específicas de asesoramiento y colaboración en tierra, sin sujeción en materia salarial y de jornada a lo establecido para el personal de vuelo en activo o con pérdida de licencia, no pudiendo, en cualquier caso, desempeñar puestos o cargos de mando en su unidad orgánica correspondiente.

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

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

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

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

En lo que se refiere al Fondo Mutuo, la compañía cotizará a este Fondo por los Pilotos que pasen a la reserva a partir de 1 de enero de 1991, y hasta que cumplan los sesenta y cinco años, en la misma proporción que por los Pilotos en activo. La cotización se realizará sobre el haber regulador (definido en el artículo 138 del Convenio) que tuvieran en el momento de cumplir sesenta años, actualizándose el mismo anualmente de acuerdo con las tablas salariales vigentes. Dicha cotización será del 8,90 por 100.

B.3) Excedencia especial:

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

Desde el momento en que el Piloto opte por dicha situación, y hasta su jubilación definitiva, percibirá de la compañía, en catorce mensualidades, una cantidad consistente en el 100 por 100 de la pensión que le hubiera correspondido recibir de la Seguridad Social si en ese momento tuviera ya cumplidos los sesenta y cinco años.

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

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

Cláusula transitoria primera.

Los Pilotos que con anterioridad a la entrada en vigor de las situaciones de reserva y de excedencia especial estuvieran en situación de cese voluntario o forzoso en los servicios de vuelo por razón de edad continuarán rigiéndose por la normativa contenida en el acuerdo de Pilotos vigente en los años 1980 y 1981.

Cláusula transitoria segunda.

En tanto persista la situación de falta de cobertura por la Seguridad Social, a los Pilotos entre sesenta y sesenta y cinco años que hayan cesado

en vuelo por razón de edad y mantengan convenio especial con la Seguridad Social, y opten por no pasar a la reserva, la compañía se hará cargo de todos los gastos de asistencia sanitaria que prestaría dicho organismo a estos Pilotos y sus beneficiarios.

Igualmente, la compañía respaldará las gestiones que los representantes de los Pilotos realicen ante los organismos oficiales para la consecución de la jubilación con plenitud de derechos en el momento de cesar en vuelo por cumplimiento de la edad reglamentaria.

ANEXO 3

Fondo solidario

De acuerdo con lo establecido en el capítulo octavo, artículo 134, de este Convenio, las aportaciones del grupo de Pilotos serán de 3.735 pesetas por Piloto y mes, en catorce mensualidades.

La administración y control del fondo solidario se realizará de la forma que SEPLA determine.

ANEXO 4, I

Diets de estancia y hospedaje por destacamento

Tripulantes Pilotos:

Nacionales: 4.857 pesetas.

Extranjeras:

A. Básico: 71,59 \$ USD.

B. 125 por 100: 89,49 \$ USD.

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100: 80,18 \$ USD.

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.

D. 95 por 100: 68,01 \$ USD.

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

E. 80 por 100: 57,27 \$ USD.

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

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

ANEXO 4, II

Indemnización por destinos inferiores a dos años

Tripulantes Pilotos:

Nacionales: 3.598 pesetas.

Extranjeras:

A. Básico: 60,89 \$ USD.

B. 125 por 100: 76,11 \$ USD.

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.

C. 112 por 100: 68,20 \$ USD.

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.

D. 95 por 100: 57,85 \$ USD.

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

E. 80 por 100: 48,71 \$ USD.

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

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido, se les aplicará la básica.

ANEXO 4, III

Indemnización por destinos superiores a dos años

Tripulantes Pilotos:

Nacionales: 2.543 pesetas.

Extranjeras:

A. Básico: 42,95 \$ USD.

B. 125 por 100: 53,69 \$ USD.

C. 112 por 100: 48,10 \$ USD.

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.

D. 95 por 100: 40,80 \$ USD.

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

E. 80 por 100: 34,36 \$ USD.

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

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.

ANEXO 5

Relación de prendas de uniforme de los tripulantes técnicos con la duración de las mismas

| | Años |
|---------------------------------------|--------|
| Dos chaquetas | Uno |
| Dos camisas manga larga | Uno |
| Tres camisas manga corta | Uno |
| Tres corbatas | Uno |
| Un chaleco de punto | Uno |
| Un cardigan punto | Uno |
| Tres pantalones | Uno |
| Un cinturón invierno | Uno |
| Un cinturón verano | Dos |
| Seis pares de calcetines | Uno |
| Un par de zapatos invierno | Uno |
| Un par de zapatos verano | Uno |
| Una gabardina | Dos |
| Un par de guantes | Uno |
| Una bufanda | Uno |
| Dos juegos hombreras de camisas | Uno |
| Un juego hombreras de gabardina | Uno |
| Un juego hombreras de chaleco | Uno |
| Una gorra | Uno |
| Dos sujetacorbatas | Uno |
| Una chapa de cartera | Dos |
| Una cartera de vuelo | Tres |
| Una maleta grande | Cuatro |
| Una maleta pequeña | Dos |

ANEXO 6

Vacaciones

A) Normas generales:

Los Tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un mes completo o dos períodos de quince días.

El disfrute de los días de recuperación se acumularán a los períodos de vacaciones anuales, con las excepciones y salvedades que en esta regulación de vacaciones se expresan.

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, las peticiones de mes completo tendrán preferencia sobre las peticiones de quincenas, con independencia de la puntuación que tengan quienes soliciten estas últimas, excepto en los meses de verano.

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

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

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

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

Los Tripulantes en situación de destino serán considerados con los mismos derechos de los de la base principal. Las rotaciones se harán entre los componentes de cada destino (inferiores a dos años y superiores a dos años) siguiendo los mismos principios de los componentes de la base principal. El paso de un Tripulante a la situación de destino a su vuelta a la base principal será considerado como pase de flota a efectos de vacaciones y se le aplicarán los mismos principios.

Mandos superiores: Estas normas no serán de aplicación a los Tripulantes que por designación expresa de la Dirección Gerencia ocupen cargos de Mando Superior en las unidades orgánicas correspondientes, como son:

Director.
 Director adjunto.
 Subdirectores.
 Jefe de Seguridad en Vuelo.
 Jefes de flota.
 Instructores e Inspectores.

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer en el año 1971 y a partir de las puntuaciones que tengan en 31 de diciembre de 1970.

La suma final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

No obstante lo anterior, a los Inspectores e Instructores se les aplicarán las normas generales recogidas en este anexo.

Instructores: Cuando a un Instructor le coincida su período de vacaciones con un período programado de instrucción tendrá prioridad este último.

B) Puntuación: Valorando los meses del año, a fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos se establece como sigue:

| | Puntos | Primera quincena | Segunda quincena |
|--|--------|------------------|------------------|
| 1 Julio, agosto | 24 | 12 | 12 |
| 2 Septiembre | 16 | 10 | 6 |
| 3 Junio | 12 | 4 | 8 |
| 4 Abril, mayo | 8 | 4 | 4 |
| 5 Diciembre | 6 | 0 | 6 |
| 6 Enero | 4 | 4 | 0 |
| 7 Febrero, marzo, octubre y noviembre. | 0 | 0 | 0 |

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

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

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

Si se eligen en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales se sumarán a las de los años anteriores el 31 de diciembre de cada año, y serán expuestas en público por cada flota en este día.

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

Los Tripulantes que cambien de función o flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

A los Pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria se les asignará la puntuación que corresponda en función de lo establecido en el artículo 48.

C) Peticiones:

Hasta el 10 de octubre, cada Tripulante interesado hará llegar a su Jefatura de flota, por medio de una papeleta, el período de vacaciones deseado, pudiendo hacerse en uno solo de treinta días continuados o en dos períodos de quince días, cada uno de ellos con su orden de prioridad independiente.

D) Asignación:

Entre los días 11 y 26 de octubre, la empresa expondrá y pondrá a disposición de los Tripulantes una lista por flota, con la asignación de los períodos de vacaciones a cada Tripulante, confeccionada en base a las solicitudes recibidas y a la puntuación que cada uno tenga.

Los períodos asignados que no correspondan a los solicitados por los Tripulantes se considerarán forzosos a los efectos correspondientes. Los períodos forzosos, cualquiera que sea el mes en que estén situados, no estarán penalizados por puntuación alguna.

La no solicitud de períodos de vacaciones y la no recepción de la misma en la Jefatura de flota y oficina en quien delegue, dentro de los plazos establecidos, permitirá a la empresa asignar libremente las vacaciones en uno o dos períodos con el carácter de voluntarios.

Permutas: Hasta el 5 de noviembre la empresa recibirá de los Tripulantes las permutas que entre dos Tripulantes de la misma flota y especialidad hayan acordado. La permuta se hará por medio de una papeleta firmada por ambos interesados.

Se permitirán las permutas de los Tripulantes, sea cual fuere la característica de forzoso o no forzoso (voluntario) del o los períodos asignados, siendo por lo tanto posibles las permutas siguientes:

Entre dos períodos forzosos.

Entre dos períodos voluntarios sin penalización de puntos.

Entre un período forzoso y otro voluntario. La puntuación del voluntario, si la hubiese, se aplicará a ambos Tripulantes.

Entre dos períodos voluntarios, uno de ellos con penalización de puntos. La puntuación se aplicará al que inicialmente los tenía adjudicados.

Las permutas, en ningún caso, podrán alterar las fechas de los períodos asignados a los permutantes, debiendo estar los interesados en la misma base en la fecha de comienzo del disfrute del período permutado y contar con los mismos días adicionales de recuperación. En el caso de que el número de días adicionales de recuperación fuera distinto, los días excedentes no permutables serán asignados cuando las necesidades del servicio lo permitan.

Asignación definitiva: Del día 6 al 20 de noviembre se confeccionará la lista de asignaciones definitiva anual para los Tripulantes, publicándose y poniéndose a su disposición. No obstante, los Tripulantes que no hubieran permutado hasta el 5 de noviembre podrán solicitarlo, y la empresa lo autorizará si la papeleta se entrega con cuarenta y cinco días de anticipación al inicio del período permutado.

En caso de manifiesta necesidad, la empresa podrá efectuar cambios en las asignaciones, hasta un máximo del 10 por 100 de las vacaciones anuales de todos los Tripulantes. La empresa comunicará los cambios al Tripulante afectado con sesenta días de antelación a la fecha en que tuviera o tenga que disfrutar el período de vacaciones cambiado, por correo certificado.

No se incluirán en el límite del 10 por 100 los cambios derivados de enfermedad, de situaciones de destacamento y de cambio de flota y especialidad.

Enfermedad en vacaciones: El período de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente, cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente. La fracción del período interrumpido por esta causa la disfrutará, por designación de la empresa, antes del 31 de diciembre. Si no fuese posible, por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento. La fracción de este

modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período, y condición real en que lo disfrute.

Voluntarios: Para los períodos solicitados libremente por el Tripulante, tendrá prioridad el de menor puntuación, y, en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga mayor antigüedad efectiva en la función.

Forzosos: Los Tripulantes que no tengan asignados períodos voluntarios formarán una lista para las asignaciones forzosas. Estas asignaciones se harán teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En el caso de tener dos o más Tripulantes el mismo número de puntos, se enviará al de menor antigüedad efectiva en la función.

Estas asignaciones podrán hacerse por períodos quincenales, dejando en este caso, como mínimo, cuatro quincenas de actividad intercaladas entre dos períodos forzosos.

No obstante lo anterior, cada flota no podrá dar más del 60 por 100 de vacaciones forzosas en cada uno de los períodos de enero a abril, de junio a septiembre y el compuesto por mayo, octubre, noviembre y diciembre.

Vacaciones específicas de verano: Las vacaciones correspondientes a esta temporada se regirán por las siguientes normas:

1.ª Las flotas no tienen más obligación que asignar las vacaciones en este período a la mitad de su plantilla, cada año, en turnos de quince días si se hubiesen solicitado.

2.ª Por consiguiente, la empresa no está obligada a asignar los días de recuperación, ni un mes completo en dicha temporada.

3.ª Los Tripulantes deberán manifestar su orden de preferencia en las casillas establecidas a este efecto en el impreso de petición. Se entiende que el Tripulante sólo está interesado en las quincenas que solicita, y de no corresponderle alguna de ellas se reserva para disfrutarlas en el siguiente período de verano si le correspondiesen por su puntuación.

4.ª Si algún Tripulante no efectúa petición para este cupo de vacaciones, se entenderá que renuncia al mismo.

5.ª Tendrán preferencia para disfrutar las vacaciones en este cupo aquellos que no lo hayan hecho con consideración voluntaria en el período de junio a septiembre del año anterior, y, dentro de éstos, por la menor puntuación u orden de antigüedad en la función, en caso de igualdad de puntos.

6.ª Los Tripulantes destacados no tendrán derecho a acogerse a este cupo de vacaciones mientras dure su situación.

7.ª Los Tripulantes en situación de destino tendrán cupos proporcionales a los de la base principal con turnos independientes de la misma.

8.ª A los Tripulantes que soliciten vacaciones en este período, y les correspondan, no se les podrá enviar más de una quincena forzosa, de acuerdo con su puntuación.

9.ª Las vacaciones de este cupo serán comunicadas a los Tripulantes a quienes les corresponda antes del 1 de enero del año en que las vayan a disfrutar.

Disposición final.

Durante la vigencia del presente Convenio se establecerá, por parte de la Dirección, una nueva regulación de las vacaciones de los Mandos.

ANEXO 7

Rotaciones de destacamento y destinos

A) Normas comunes:

Todo Piloto tiene derecho a solicitar destacamento, destino inferior a dos años o destino superior a dos años.

Cuando razones técnicas impidan a un Piloto ocupar una vacante de destacamento o de destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de flota.

Cuando se tengan dudas a priori sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferte, se considerará en todo caso como la de más larga duración, si bien, a efectos de dietas e indemnizaciones, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 56 y 57, abonándose al Piloto las diferencias, si las hubiere, entre las dietas e indemnizaciones percibidas y las que realmente corresponden.

B) Puntuación:

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

Destacamentos: Un punto por mes.
 Destino inferior a dos años: 0,85 puntos por mes.
 Destino superior a dos años: 0,60 puntos por mes.

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

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

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

Los Pilotos de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su grupo y función que la tenga más alta.

Los Pilotos que cambien de función o flota arrastrarán a su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

A los Pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria se les asignará la misma puntuación que aquel que la tuviese más alta.

C) Peticiones:

Las flotas ofertarán por escrito con la mayor antelación posible, y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamento, destino inferior a dos años o destino superior a dos años disponibles.

Los Pilotos que soliciten voluntariamente destacamentos o destinos (inferiores o superiores a dos años) habrán de entregar su petición en la flota como mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofertada. Una vez asignado el destacamento o el destino, si se renunciase al mismo, esta renuncia llevará implícita la asignación del 100 por 100 de los puntos que correspondan como si el destacamento o el destino se hubieran realizado.

D) Asignación:

La asignación de las situaciones de destacamento o destinos podrá ser de carácter voluntario o forzoso.

Voluntario:

Tendrán prioridad, entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación actualizada al día de iniciación del destacamento, y, en caso de ser ésta igual, el de mayor antigüedad en la función.

Forzoso:

Cuando un destacamento o destino (inferior o superior a dos años) no se cubra total o parcialmente con Pilotos que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con Pilotos enviados forzosos:

El turno será aplicado, dentro de cada flota, de menor a mayor antigüedad en la función.

Cuando un Piloto haya sido enviado forzoso a un destacamento o a un destino (inferior o superior a dos años) no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza, hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezca.

Todo Piloto enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Piloto, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque.

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

Cuando por la rotación de asignación de destacamentos correspondiera ir destacados a más de un Inspector de la flota de que se trate, solamente uno de ellos podrá ser enviado, quedando pendientes para el siguiente mes o meses el Inspector o Inspectores que no hayan ido por rotación normal.

ANEXO 8

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 por 100 del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando corresponda, coste de vida,

dieta de destacamento, e indemnización por destino, por el que corresponda en cada caso, pagas extraordinarias y paga de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones y primas que, con carácter general o pactado, se abonen a los Pilotos que se encuentren en dicha situación.

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de catorce días y hasta catorce días inclusive. En el primer caso, la compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de quince días, el importe de tal complemento que correspondiera a los primeros siete días se destinará al Fondo Solidario de Pilotos.

La persona a la que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos en y 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 al resto de los Pilotos.

Artículo 2. *Accidente de trabajo o enfermedad profesional.*

Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o hasta que el Tripulante pase a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido de la Seguridad Social nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el párrafo primero del artículo anterior de este anexo.

Por su parte la compañía respaldará las gestiones que la representación de los Pilotos realice ante los organismos oficiales para conseguir la designación de nuevas enfermedades profesionales como consecuencia del trabajo en vuelo.

Artículo 3. *Normas comunes.*

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

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el servicio médico de la compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes, que tendrán, a efectos de Seguridad Social complementaria, el mismo valor que 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), punto 2, 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 Tripulantes Pilotos y de la compañía, para su aprobación.

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

Salvo que el facultativo competente de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el servicio médico de la compañía si se hallase en uso de permiso y a la base principal si se hallase en situación de destacamento 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 o destino, el Tripulante que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo 2 del artículo 114 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 careciese de justificación real, tendrá derecho la compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionalmente 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 estudiará la posibilidad de que las personas en situación de baja por enfermedad o accidente perciban el conjunto de sus emolumentos a través de la empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en 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 treinta y un 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 no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Piloto y otro designado por la dirección de la compañía.

Los costes que origine la constitución de este tribunal irán a cargo de la parte para la que sea desfavorable la resolución que recaiga y se determinarán con arreglo a las tarifas oficiales establecidas por el Colegio de Médicos.

Si la resolución fuera favorable al Piloto se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

ANEXO 9

Representación, aplicación e interpretación del Convenio

Artículo 1.

a) «Iberia» reconoce a SEPLA y la Sección Sindical del mismo en la compañía, en los términos de los documentos de reconocimiento suscritos en su día, actualizados a los efectos previstos en el Estatuto de los Trabajadores.

b) Los Delegados sindicales serán seis para SEPLA y tendrán las garantías y facilidades que establece la normativa y la práctica vigente.

La compañía mantendrá el reconocimiento y garantías sindicales al número de Delegados reconocidos en 31 de diciembre de 1981.

Durante la vigencia del Convenio acepta otorgar tal reconocimiento y garantías a quienes sean designados por SEPLA miembros titulares de: Comisión Negociadora del Convenio Colectivo, Comisión Mixta de Interpretación y grupos de trabajo creados en ejecución o desarrollo de este Convenio.

La compañía acepta, asimismo, la acumulación de garantías sindicales, total o parcialmente, en uno o varios de sus Delegados.

c) Igualmente, como representantes de los Pilotos tendrán las funciones que para los mismos se contienen en el presente Convenio y en la legislación vigente para la representación de los trabajadores.

d) «Iberia» podrá establecer expresamente con dicho Sindicato lo que considere oportuno para el mejor entendimiento entre el mismo y la empresa, de acuerdo con la legislación vigente.

e) «Iberia» reconoce a la Sección Sindical de SEPLA en la empresa como interlocutor exclusivo, en la actualidad, en lo referente a los acuerdos y convenios colectivos del grupo de Pilotos, especialmente en lo que se derive de la interpretación y aplicación del Convenio Colectivo de 1993, en razón a su nivel de implantación en el referido grupo profesional.

Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente.

Artículo 2.

Los representantes de los Pilotos tendrán competencia en todo lo relacionado con la aplicación del Convenio y su cumplimiento. Estas funciones podrán efectuarse conjuntamente con la representación de la empresa, en la materia y ámbito correspondiente, si fuera necesario.

La compañía notificará a los representantes de los Pilotos el órgano de la misma que sea designado al efecto de resolver con dichos representantes, cuando fuese necesario, las cuestiones en que hubiera controversia en relación a lo aquí establecido, sin perjuicio de lo atribuido a la Comisión de Interpretación.

Igualmente, los representantes de los Pilotos colaborarán especialmente con la dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales, y deberán tener conocimiento previamente a su ejecución de las siguientes materias:

Turnos de vacaciones.

Rotaciones de destacamentos y destinos.

Asimismo, recibirán notificación acerca de las sanciones muy graves y despidos que afecten a los Pilotos.

La compañía informará a los representantes de los Pilotos de los perfiles de los vuelos que se realicen en cada momento, así como de sus variaciones.

Artículo 3.

Funcionará en el seno de la compañía una Comisión de Interpretación compuesta por igual número de representantes de la empresa y de los Pilotos, quienes tendrán acceso a la documentación sobre los temas a tratar por la Comisión.

La representación de los Pilotos en la misma estará integrada por tres Pilotos en función de Comandante, y otros tres en función de Copilotos, designados preferentemente de entre los que han intervenido en la deliberación del presente Convenio y por el mismo procedimiento.

Los representantes de la compañía estarán designados libremente por la Dirección.

Sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción laboral y de lo establecido en los artículos precedentes de este anexo, la Comisión de Interpretación tendrá competencias en aquellos temas relacionados con la interpretación del Convenio.

Los acuerdos de la Comisión tendrán carácter ejecutivo inmediato, salvo que ambas partes acuerden una fecha específica.

La Comisión se reunirá normalmente el tercer jueves de cada mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones siempre que lo requiera la urgencia o necesidad de las mismas.

Artículo 4.

La compañía abonará a cada representante sindical de SEPLA, por cada día de dedicación sindical señalado en las programaciones, un número de horas (atípicas) equivalente a la media general anual de las horas estándar realizadas en el año inmediato anterior.

Acta Comisión Negociadora aneja al V Convenio Colectivo de Pilotos

Se mantiene durante la vigencia del V Convenio Colectivo de Pilotos el Fondo para consecución de objetivos fijados por la dirección de la empresa, con tratamiento independiente de la masa salarial. El logro de los mismos determinado por la dirección dará lugar a la percepción de las cantidades por niveles que a continuación se relacionan:

| Nivel | Pesetas |
|-------|---------|
| 1D | 140.233 |
| 1C | 131.488 |
| 1B | 123.290 |
| 1A | 114.055 |
| 1 | 104.719 |
| 2 | 94.882 |
| 3 | 84.922 |
| 4 | 74.839 |
| 5 | 67.532 |
| 6 | 50.694 |
| 7 | 43.418 |
| 8 | 33.451 |

El abono de esta cantidad se efectuará, en nómina separada, coincidiendo con el pago de la nómina de diciembre, y con el nivel en el que el Piloto se encuentre a 31 de diciembre.

Durante la vigencia del V Convenio Colectivo y ligado a la consecución de beneficios, la compañía aportará una cantidad anual equivalente a 30.911 pesetas por cada Tripulante Piloto al Fondo Solidario de Pilotos. Esta cantidad tendrá tratamiento independiente de la masa salarial.

El abono de esta cantidad se efectuará coincidiendo con el pago de la nómina de diciembre.