

Día 6 de abril de 1996.

Combinación ganadora: 16, 39, 14, 6, 27 y 18.

Número complementario: 1.

Número del reintegro: 1.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán los días 11 y 13 de abril de 1996, a las veintiuna treinta horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 8 de abril de 1996.—La Directora general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

7919

RESOLUCION de 21 de marzo de 1996, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto de los Acuerdos de modificación del V Convenio Colectivo de «Iberia LAE, Sociedad Anónima», y sus tripulantes pilotos.

Visto el texto de los acuerdos de modificación del V Convenio Colectivo de «Iberia LAE, Sociedad Anónima», y sus tripulantes pilotos (código de Convenio número 9002650), que fueron suscritos con fecha 19 de febrero de 1996, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra, por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), en representación de los trabajadores afectados y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 21 de marzo de 1996.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

ACUERDOS

Previo

Se incorporará un anexo al V Convenio Colectivo incluyendo el Acuerdo íntegro de 28 de diciembre de 1994.

Asimismo se incluirán en el Convenio Colectivo las modificaciones a dicho Acuerdo, de 28 de diciembre de 1994, establecidas en el Acuerdo de 19 de febrero de 1996, firmados entre la representación de «Iberia, LAE/Téneo» y la representación del SEPLA/Iberia.

La vigencia de los acuerdos será por tiempo indefinido excepto para aquellos conceptos o materias para los que se señale un plazo de vigencia determinado.

Primero.—Productividad.

Se acuerda crear la disposición transitoria primera, exclusivamente, con el siguiente texto:

«Ambas partes establecen el objetivo de mejora de productividad de un 23 por 100.

La Dirección de la empresa pondrá en marcha los mecanismos necesarios con el objetivo de reducir 141 pilotos durante los años 1994, 1995, 1996 y 1997, a través de las fórmulas contempladas en el anexo 2 del vigente Convenio Colectivo, y mediante la creación de una figura de «cese voluntario de actividad en vuelo» a la cual se accederá, en cualquier caso, de forma voluntaria, conforme queda desarrollado en el punto tercero de este Acuerdo.»

Segundo.—Licencia no retribuida.

Se añade un nuevo párrafo en el artículo 47, apartado B), con el siguiente texto:

«Adicionalmente los pilotos podrán disfrutar anualmente de licencia no retribuida, ininterrumpida o no, y en las mismas condiciones que la regulada en el primer párrafo, cuya duración estará comprendida entre quince días y seis meses naturales. La concesión de la misma estará sujeta a la voluntariedad de ambas partes y le será de aplicación lo previsto en el último párrafo del artículo 35 del Convenio Colectivo.»

Tercero.—Cese voluntario de actividad en vuelo.

Se crea una cláusula transitoria tercera en el anexo 2 con el siguiente texto:

«Durante los años 1994, 1995, 1996 y 1997, todos los tripulantes pilotos que alcancen la edad de cincuenta y ocho años podrán acogerse voluntariamente a la situación de cese voluntario de actividad en vuelo, cuya concesión será igualmente voluntaria por parte de la Compañía.

Los tripulantes pilotos que se acojan al cese voluntario de actividad en vuelo percibirán el 80 por 100 de la suma total de los siguientes conceptos: Sueldo base, antigüedad, prima de productividad, prima por razón de viaje garantizada, gratificación complementaria y prima de responsabilidad en catorce pagas.

Todos los tripulantes pilotos que se acojan al cese voluntario de actividad en vuelo permanecerán en situación de alta en la Seguridad Social manteniéndose las cotizaciones que en cada momento se establezcan para el Régimen General de la Seguridad Social. Asimismo, y hasta que el tripulante piloto cumpla los sesenta años, ambas partes seguirán manteniendo las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo, Concierto Colectivo, Fondo Solidario y Fondo Mutual.

La cantidad a percibir por el tripulante piloto, de acuerdo con lo establecido en los puntos segundo y tercero, estará sujeta a todas las retenciones que legal y convencionalmente corresponda (IRPF, Fondo Social de Vuelo, Concierto Colectivo, Fondo Solidario, Fondo Mutual, etc.).

El pase a la situación de reserva se producirá automáticamente al cumplir el tripulante piloto la edad de sesenta años, de acuerdo con el anexo 2 del Convenio Colectivo, y en las condiciones establecidas en la cláusula final primera de dicho anexo.»

Cuarto.—Política salarial.

Modificar el artículo 132, que quedaría redactado como sigue:

«Una vez efectuada al 1 de enero de 1995 la consolidación en tablas de los incrementos por Índice de Precios al Consumo de los años 1993 y 1994, se procederá a una reducción salarial del 16,37 por 100 sobre los conceptos salariales siguientes:

- Sueldo Base.
- Antigüedad.
- Complemento de Permanencia.
- Prima por Razón de Viaje Garantizada.
- Prima de Responsabilidad Comandante.
- Prima de Responsabilidad Copiloto.
- Prima de Responsabilidad Copiloto Senior.
- Prima de Productividad.
- Gratificación Complementaria.
- Gratificación Consecución Objetivos.

El total de esta reducción salarial se recogerá con tal carácter en una clave específica en la nómina.

Adicionalmente, para 1995 y 1996, ambas partes acuerdan la congelación salarial.»

Se adjuntan como anexo 1 a este Acta las cuantías en vigor a partir del 1 de enero de 1995.

Quinto.—Prima de productividad.

Se modifica el anexo 1, D) quedando redactado como sigue:

«Los pilotos percibirán, en los años 1995 y 1996, por este concepto, las siguientes cantidades:

- Comandantes: 140.256 pesetas.
- Copilotos: 99.004 pesetas.

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 antes indicadas se verán reducidas en un 16,84 por 100 a todos los pilotos afectados por este Convenio.

En enero de 1995 se abonará una paga extraordinaria no consolidable, equivalente al 1,5 por 100 de la masa salarial, en concepto de Prima de Productividad de 1994.

Igualmente, en enero de 1996 y en concepto de Prima de Productividad correspondiente a 1995 se abonará una cantidad equivalente al 1,5 por 100 de la masa salarial de los tripulantes pilotos, no consolidándose en tablas.»

Sexto.—*Dietas por desplazamiento.*

Se modifica el contenido del artículo 129, quedando redactado como sigue:

«Las cuantías a aplicar durante 1995 serán:

Pilotos	
Dieta nacional	Dieta extranjero
14.000 pesetas	\$ 123 USD

En 1996, la dieta citada subirá en igual medida que la previsión del Índice de Precios al Consumo.»

Se adjunta anexo 1 con efectividad a partir de 1 de enero de 1995.

Séptimo.—*Reserva.*

Se crea una cláusula final primera en el anexo 2 del Convenio Colectivo con el siguiente texto:

«A) En tanto se mantengan las situaciones actuales de reserva y excedencia especial, la Compañía Iberia se compromete:

1. Abonar, con efectos desde el 1 de enero de 1994, a cada piloto la cantidad de 543.262 pesetas mensuales en 14 pagas por año, al cumplir los sesenta años de edad. Esta cantidad se incrementará anualmente con arreglo al Índice de Precios al Consumo y sustituye a partir de la edad de sesenta años las cantidades previstas en el anexo 2 del V Convenio Colectivo para las situaciones antes citadas.

No obstante lo anterior, los haberes de los tripulantes pilotos en situación de reserva permanecerán congelados para 1995 y 1996.

2. El abono de la cantidad mencionada anteriormente, se mantendrá entre los sesenta y sesenta y cinco años de edad de cada piloto actualizada según el punto primero. Si la edad de jubilación, con plenitud de derechos establecida por el Ministerio de Trabajo se redujese, la Compañía Iberia seguirá abonando, también hasta los sesenta y cinco años, la cantidad antes citada, incrementada anualmente con arreglo al Índice de Precios al Consumo, pero deduciéndole 187.950 pesetas.

3. En caso de fallecimiento del piloto, las mensualidades descritas en el punto 1, y con los mismos incrementos anuales, las seguirán percibiendo la viuda, y, en su defecto, los hijos que dependan económicamente de él en el momento del fallecimiento. Es decir, que cobrarán esas cantidades durante el tiempo que medie entre la fecha del fallecimiento del piloto y aquella en la que hubiera cumplido los sesenta y cinco años. Tales cantidades se verán reducidas en la que perciban los mencionados beneficiarios de la Seguridad Social.

B) La presente cláusula anula y sustituye íntegramente el contenido de las Actas de Comisión negociadora del III y IV Convenio Colectivo entre Iberia y sus tripulantes pilotos que sobre estas materias se firmaron el 18 de julio de 1988 y el 4 de octubre de 1990, siendo de aplicación preferente a lo contenido en los apartados B.2 y B.3 del anexo 2 del V Convenio Colectivo.»

Octavo.—*Otros gastos sociales.*

Se crea una cláusula final segunda en el anexo 2 del Convenio Colectivo con el siguiente texto:

«La Presidencia de TENEO iniciará las gestiones oportunas con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social al objeto de que se

estudie la posibilidad de definir nuevos epígrafes de accidentes de trabajo para el colectivo de pilotos de Iberia con el fin de abaratar los costes de cotización correspondientes.

De igual manera se procederá a realizar las gestiones con el citado Ministerio a efectos de rebajar la edad de jubilación de los tripulantes pilotos a los sesenta años con plenitud de derechos, tal y como se establece en la más reciente Jurisprudencia.

Ambas partes coinciden en señalar que el reconocimiento legal de la edad de jubilación al momento de la pérdida de la licencia de vuelo —sesenta años—, no podrá perjudicar los derechos actualmente reconocidos al personal en la reserva por la Compañía Iberia, LAE en el Acta de Comisión negociadora extraordinaria de 4 de octubre de 1990, incorporada como cláusula final primera de este mismo anexo.»

Noveno.—*Fondo mutual.*

Se modifica el artículo 138, apartado 4, añadiendo el siguiente párrafo:

«A partir del 1 de enero de 1995 el valor resultante de la aplicación de los porcentajes respectivos de cotización sobre el haber regulador de empresa y trabajador se reducen en el 16,37 por 100.»

Décimo.—*Fondo solidario.*

Se modifica el anexo 3, quedando redactado como sigue:

«De acuerdo con lo establecido en el capítulo octavo, artículo 134, de este Convenio, las aportaciones del grupo de pilotos serán, a partir del 1 de enero de 1995, de 4.086 pesetas por piloto y mes, en catorce mensualidades.

A partir del 1 de enero de 1995, dicha cantidad se reducirá en un 16,37 por 100.

La administración y el control del Fondo Solidario se realizará de la forma que SEPLA determine.»

Undécimo.—*Fondo social.*

Se modifica el apartado 1.b) del artículo 138, quedando redactado como sigue:

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

A partir de 1 de enero de 1995 esta cotización supone el 4,3 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados. Adicionalmente el trabajador cotizará un 0,8 por 100.

Asimismo, a partir de 1 de enero de 1995, el haber regulador definido en el párrafo 2.º se reduce en un 8,6 por 100.»

Duodécimo.—*Concierto Colectivo.*

Se modifica el primer párrafo del apartado 2 del artículo 138, quedando redactado como sigue:

«La prima del Concierto Colectivo de Vida de los pilotos de la Compañía se reducirá, a partir de 1 de enero de 1995, en un 16,37 por 100. Esta prima será abonada en un 60 por 100 con cargo a Iberia y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.»

Decimotercero.—*Cesión de actividad.*

Se crea la disposición transitoria segunda con el siguiente texto:

«Durante los años 1995 y 1996 se renuncia al cobro de hasta un máximo de dieciocho días de trabajo anuales.

Consecuentemente con lo anterior, se aplicará una reducción, sobre todas las claves retributivas que se vayan a percibir durante los años 1995 y 1996, del 4,51 por 100 sobre todas las claves retributivas actualizadas por los Índices de Precios al Consumo de los años 1993 y 1994, del 4,93 por 100 sobre aquellas claves retributivas que no hayan experimentado tal incremento, y del 5,39 por 100 sobre las cuotas empresa de: Fondo Social, Fondo Solidario, Fondo Mutual y Concierto Colectivo de Vida.

No se verán afectadas de reducción por cesión de actividad las dietas, destacamentos y gastos de viaje.

El cobro de la reducción anteriormente descrita se realizará en dos veces, coincidiendo con los meses de julio y diciembre.

La reducción que se efectúe sobre la paga de fin de ejercicio corresponderá a las devengadas durante los años 1995 y 1996, independientemente de su fecha de abono.

Asimismo se exceptúan los abonos contemplados en el punto decimocuarto "Otras Compensaciones Económicas" y punto decimosexto "Participación en Beneficios", de este Acuerdo.

Esta cesión y el descuento correspondiente se recogerán con tal carácter en una clave específica en nómina, dándose con ello cumplimiento al objetivo de consecución por tal motivo de un ahorro de 968.000.000 de pesetas durante cada uno de los referidos años 1995 y 1996. »

Decimocuarto.—Otras compensaciones económicas.

Se establece la disposición transitoria tercera con el siguiente texto:

«Asimismo, en enero de 1995 y 1996 se abonarán sendas pagas extraordinarias de igual cuantía, igualmente no consolidables, por importe total equivalente al 80 por 100 de las cantidades por los Índices de Precios al Consumo reales de los años 1993 y 1994.

Igualmente, tan pronto se haya producido el total desembolso del primer tramo de la ampliación de capital de 87.000.000.000 de pesetas se abonará otra paga extraordinaria de importe equivalente al 20 por 100 de las cantidades por los Índices de Precios al Consumo reales de los años 1993 y 1994. Esta paga se abonará en acciones de Iberia valoradas al valor resultante de sumar al teórico contable de 31 de diciembre de 1995 la ampliación de capital de 87.000.000.000 de pesetas, con un descuento del 10 por 100 y con una garantía de recompra en dos años con prima del 10 por 100 sobre dicho valor sin el descuento.

Con todas estas compensaciones se considera que quedan satisfechas todas las obligaciones salariales relacionadas con los pagos y los años de referencia.»

Decimoquinto.—Reducción de plantilla.

Se establece la disposición transitoria cuarta con el siguiente texto:

«La Dirección establecerá un programa de bajas, al margen de las puramente vegetativas, a través de cese voluntario de actividad en vuelo que afectará de manera voluntaria a 15 personas.»

Decimosexto.—Participación en beneficios.

Se añade la disposición transitoria quinta con el siguiente texto:

«Ambas partes acuerdan un procedimiento según el cual los pilotos de la Compañía participarán en el futuro en los resultados de la misma de acuerdo con los siguientes criterios:

a) La base sobre la cual se aplicará el porcentaje de participación será la diferencia entre el resultado después de los costes financieros (resultado de explotación menos gastos netos financieros) previstos en el Plan de Viabilidad y el realmente registrado al final de cada ejercicio.

Dicha base queda aumentada en una cuantía equivalente al impacto financiero de la parte no aportada de ampliación de capital prevista en el Plan de Viabilidad (130.000.000.000 de pesetas al 30 de junio de 1995).

Este impacto se calculará al MIBOR a seis meses del último día laborable de los meses de junio 1995, diciembre 1995 y junio 1996.

b) El porcentaje de participación en resultados se establece en el 8,25 por 100 sobre la base anterior neta del Impuesto de Sociedades aplicable.

c) Tras la celebración de la Junta general ordinaria del cierre de ejercicio, y en un plazo de diez días, se abonará a los pilotos la cantidad resultante de los apartados anteriores.

d) La distribución individual se efectuará en proporción al haber regulador de cada piloto a fecha 1 de enero de 1995 y al tiempo de permanencia en situación de activo, o piloto con pérdida de licencia desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 1996.

e) Para los años 1997 y posteriores las partes establecerán, en su caso, el correspondiente procedimiento para la participación en beneficios.»

Decimoséptimo.—Participación accionarial.

Se añade la disposición transitoria sexta con el siguiente texto:

«Ambas partes acuerdan un procedimiento según el cual los pilotos de la Compañía participarán en el accionariado de la misma de acuerdo con los siguientes criterios:

a) TENEÓ concederá una opción de compra individual sobre acciones de Iberia de su propiedad por valor total de 2.850.000.000 de pesetas a ejercer en cualquier día del año que comenzará el siguiente al del total desembolso del primer tramo de la ampliación de capital de 87.000.000.000 de pesetas. Dichas acciones se valorarán conforme al valor resultante de sumar al teórico contable de 31 de diciembre de 1995 la ampliación de 87.000.000.000 de pesetas con un descuento del 10 por 100.

b) Igualmente TENEÓ se compromete a recomprar dichas opciones valorándolas a un 20 por 100 del anterior valor. Esta recompra se realizará el 1 de enero de 1997, siendo dicha fecha la única en la que los tenedores de las mismas podrán ejercitar dicho derecho ante TENEÓ.

c) La distribución individual se efectuará en proporción al haber regulador de cada piloto a fecha 1 de enero de 1995 y al tiempo de permanencia en situación de activo, o piloto con pérdida de licencia desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de 1996. En la cantidad mencionada en el apartado a) de este punto (2.850.000.000 de pesetas) está recogida, tanto la cantidad establecida en el punto 7.º "participación accionarial", del capítulo VII del Acuerdo de 28 de diciembre de 1994 (1.650.000.000 de pesetas), como la cantidad recogida en el cuarto párrafo del apartado "Convenios Colectivos" de dicho Acuerdo (1.200.000.000 de pesetas).»

Decimooctavo.—Régimen disciplinario.

Se crea la disposición transitoria séptima con el siguiente texto:

«Durante la vigencia del V Convenio Colectivo, la Comisión negociadora elaborará el Régimen Disciplinario a través de una Comisión creada al efecto.

En tanto finalizan los trabajos de dicha Comisión, las partes acuerdan aplicar en esta materia el Régimen vigente al 31 de diciembre de 1994.»

Decimonoveno.—Transporte.

A partir del 1 de enero de 1995 la indemnización por transporte recogida en el artículo 142 queda fijada en 23.838 pesetas al mes, permaneciendo congelada para este año y para 1996.

Vigésimo.—Organización de Iberia, LAE.

Se crea una disposición transitoria octava con el siguiente texto:

«Durante la vigencia, en sus mismos términos, de la clave 104 de Reducción Salarial derivada del Acuerdo de 28 de diciembre de 1994 y reflejada en el artículo 132 del Convenio Colectivo, según punto cuarto de este Acta, la Compañía se obliga, respecto a organización, a lo siguiente:

1.º El grupo Iberia mantendrá, como mínimo, su actual capacidad de producción. Si por imperativos jurídicos de la Unión Europea hubiera que proceder a una disminución de la capacidad operadora y productiva del actual grupo, en ningún caso dicha reducción se producirá a costa de la matriz Iberia, LAE.

2.º Ambas partes valoran positivamente los efectos económicos que supone la reabsorción por Iberia, LAE del trabajo cedido a Viva Air y la dedicación de esta Compañía al mercado "charter", por ello:

Iberia, LAE asumirá, antes del 1 de febrero de 1995, la operación de los vuelos que con código Iberia realiza en la actualidad la Compañía Viva Air. Asimismo, la Dirección adquiere el compromiso de dedicar, en el plazo máximo del año 1995, a la citada Compañía a la operación "charter", de manera que se alcance la máxima actividad económica y de operación de vuelo.

Durante el año 1995 se transferirán a la matriz Iberia LAE el resto de las líneas regulares de Viva Air. En el supuesto de que por causas imprevisibles no se pudiera cumplir dicho plazo, la Dirección se compromete a que el traspaso total quede completado el 1 de abril de 1996.

3.º Igualmente y antes del 1 de julio de 1995, se recuperará toda la actividad de carga que en la actualidad realiza Cargo Sur, cuya flota se configurará como de carga en Iberia, LAE de acuerdo con el programa que establezcan las Direcciones de Operaciones y Planificación.

4.º Los tripulantes pilotos pertenecientes a las citadas Compañías Viva Air y cargo Sur podrán optar entre seguir en las mencionadas Compañías o flotas, o incorporarse, sin antigüedad, al escalafón de Iberia, LAE, previa la extinción de su contrato de trabajo en dichas Compañías, en el bien entendido que se incorporarán con el nivel salarial que les hubiera correspondido de haber estado prestando sus servicios en Iberia, LAE, el mismo tiempo que en sus Compañías de origen.

5.º En lo sucesivo, Iberia, LAE no cederá actividad aérea a la Compañía Aviaco, sin previa negociación con la Sección Sindical de SEPLA en Iberia.

6.º En el supuesto de que Binter Canarias procediese a la incorporación de reactores, éstos serán operados por tripulantes pilotos de Iberia, mediante las fórmulas establecidas entre las partes.

7.º La Dirección acometerá un proceso de concentración de la actual estructura del Grupo en Iberia, LAE, comprometiéndose a configurar una estructura organizativa que sea operativa y productiva con la máxima simplificación de costes posibles, que deberá estar concluido el 1 de julio de 1995.

Igualmente, la Dirección se compromete a proceder a la reorientación y reorganización del "staff" directivo, mediante su concentración y simplificación en una única Compañía, Iberia, LAE.

A los anteriores efectos, la Dirección se compromete a aprovechar al máximo el capital humano existente en el seno de la empresa para los puestos de gestión. Asimismo, se compromete a reducir el número de directivos y cuadros al mínimo necesario, así como una definición del papel de la Dirección Corporativa en el seno del Grupo de Transporte Aéreo, que conlleve fórmulas de facturación del coste del Area Corporativa a las Compañías del Grupo.

La Dirección de la empresa, conjuntamente con SEPLA, definirá el perfil del equipo directivo necesario para la gestión del Plan de Viabilidad, así como la política retributiva del mismo que deberá estar compuesta por una parte variable por objetivos no inferior al 30 por 100 de la retribución global. El segundo nivel técnico y directivo de la Compañía deberá proceder fundamentalmente del Grupo.

8.º La Dirección se compromete, durante la vigencia de este Acuerdo, a no segregar ninguno de los negocios básicos ni a vender activos que impliquen reducción de la actividad aérea sin acuerdo de las partes.

9.º Los trabajadores prestarán apoyo a dicho Plan facilitando:

La coordinación en Iberia, LAE de la gestión de la actividad de vuelo de sus participadas.

La centralización de la programación de vuelos de todo el Grupo en Iberia, LAE.

La convocatoria, selección y posterior asignación de pilotos para cualquiera de las Compañías españolas del Grupo, excepto Aviaco, se centralizará en la matriz Iberia.

El aprovechamiento y utilización de los recursos disponibles para la obtención de una mayor eficiencia.

La mejora de la eficacia comercial a través de una gestión centralizada en Iberia, LAE.

En caso, de que por cualquier causa no se pudiese aplicar lo descrito anteriormente (en el apartado vigésimo) o se tuviere que dejar de aplicar en un momento determinado, quedará sin vigor la clave 104 y, en su consecuencia, la Compañía cesará, de forma automática, de realizar los descuentos salariales que se contienen en dicha clave.

Vigésimo primero.—Participación de SEPLA/Iberia en el Consejo de Administración.

Se añade un nuevo párrafo f) en el artículo 1 del anexo 9, con el siguiente texto:

«TENE0 se compromete a designar vocal del Consejo de Administración de Iberia, LAE, con plenitud de derechos y obligaciones a quien desempeñe en cada momento el puesto de Jefe de la Sección Sindical del SEPLA Iberia, debiéndose adoptar por las partes las medidas oportunas para dicha integración.

También se podrá cubrir ese puesto en el Consejo de Administración con persona distinta a la indicada si así lo decidiere la Sección Sindical del SEPLA-Iberia, comunicándolo por escrito a TENE0.

A propuesta del Consejo de Administración dicho vocal participará en las Comisiones de Inversiones, Personal y Seguridad del Consejo de Administración de Iberia, LAE.»

Vigésimo segundo.—Comisiones.

Durante la vigencia del Plan de Viabilidad se añade un nuevo párrafo g) en el artículo 1 del anexo 9, con el siguiente texto:

- A) Comisión de Gastos e Inversiones (CEGI).
- B) Comisión de Flotas.
- C) Comisión de Seguimiento y control del Plan de Viabilidad.
- D) Comisión de Análisis y adecuación del Plan de Viabilidad.

Durante la vigencia del Convenio Iberia, LAE acepta otorgar los mismos reconocimientos y garantías que tienen los delegados sindicales a quienes sean designados por SEPLA miembros titulares de las anteriores Comisiones.»

Vigésimo tercero.

Se modifica el primer párrafo de la disposición final segunda del V Convenio Colectivo, quedando redactado de la forma siguiente:

«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.»

Vigésimo cuarto.

Los acuerdos contenidos en la presente Acta son suscritos por ambas representaciones, de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.º del artículo 89 del Real Decreto Legislativo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Los restantes artículos, no afectados por este Acuerdo, mantendrán su actual redacción.

Y, en prueba de conformidad con todo lo que antecede, ambas partes firman la presente Acta.

ANEXO I

(ANEXO I-A)

Tabla salarial de tripulantes pilotos

Niveles	ID	IC	IB	IA	1	2	3	4	5	6	7	8
Sueldo base	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563	154.563
Prima, razón viaje, garantizada (setenta horas)	589.561	552.800	518.329	479.505	440.253	398.897	357.026	314.632	241.877	213.128	182.532	140.626
Precio hora atípica	7.757	7.274	6.820	6.309	5.793	5.249	4.698	4.140	3.183	2.804	2.402	1.850
Precio hora, vuelos adicionales, desde 71 (Inclusivo) en adelante	6.388	5.990	5.618	5.196	4.771	4.323	3.868	3.410	2.621	2.293	1.960	1.623

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8
Precio hora, hasta 156,54 horas act. lab. (1.º bloque)	3.766	3.531	3.311	3.063	2.812	2.548	2.281	2.010	1.545	1.361	1.166	898
Precio hora, desde 156,55 horas act. lab. en adelante (2.º bloque)	3.928	3.683	3.452	3.194	2.931	2.657	2.379	2.095	1.612	1.409	1.205	999

Efectividad: 1 de enero de 1995.

ANEXO 1-B

Primas de responsabilidad de Comandante.

Efectividad: 1 de enero de 1995.

	Pesetas
B-747	274.282
DC-10	274.282
A-300	255.451
B-727	235.031
MD-87	235.031
DC-9	235.031
A-320	235.031

ANEXO 1-C

Prima de responsabilidad de Copiloto

Efectividad: 1 de enero de 1995.

Copiloto: 18.132 pesetas.

Gratificación Copiloto senior: 7.282 pesetas.

ANEXO 1-D

Prima de productividad

Efectividad: 1 de enero de 1995.

Comandantes: 140.256 pesetas.

Copilotos: 99.004 pesetas.

ANEXO 1-E

Gratificación complementaria

Efectividad: 1 de enero de 1995.

	Pesetas
1D	208.759
1C	195.741
1B	183.535
1A	169.789
1	155.889
2	141.245
3	126.421
4	111.408
5	85.648
6	75.467
7	64.634
8	49.796

Artículo 142.

Renuncia a la recogida

Efectividad: 1 de enero de 1995.

23.838 pesetas.

ANEXO 3

Fondo solidario

4.086 pesetas (en 14 pagas).

Efectividad: 1 de enero de 1995.

ANEXO 4-I

Dietas por destacamentos

Tripulantes pilotos	Conceptos - Dietas por destacamentos
Nacionales	5.314,00 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico	78,33 USD
B) 125 por 100	97,91 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	83,73 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	74,41 USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Grecia, Paraguay y Suiza.	
E) 80 por 100	62,66 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.

Efectividad: 1 de enero de 1995.

ANEXO 4-II

Indemnizaciones por destinos inferiores a dos años

Tripulantes pilotos	Inferiores a dos años
Nacionales	3.936,00 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico	66,62 USD
B) 125 por 100	83,28 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	74,61 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	63,29 USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Grecia, Paraguay y Suiza.	

Tripulantes pilotos	Inferiores a dos años
E) 80 por 100	53,50 USD
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

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

Efectividad: 1 de enero de 1995.

ANEXO 4-III

Indemnizaciones por destinos superiores a dos años

Tripulantes pilotos	Superiores a dos años
Nacionales	2.783,00 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico	46,99 USD
B) 125 por 100	58,74 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	52,63 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	44,64 USD
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Grecia, Paraguay y Suiza.	
E) 80 por 100	37,59 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.

Efectividad: 1 de enero de 1995.

Consecución beneficios

Efectividad: 1 de enero de 1995.

Durante la vigencia del IV Convenio Colectivo y ligado a la consecución de beneficios, la compañía aportará una cantidad anual equivalente a 33.820 pesetas por cada tripulante piloto al Fondo Solidario de Pilotos. Esta cantidad tendrá tratamiento independiente de la masa salarial.

Consecución objetivos

Efectividad: 1 de enero de 1995.

	Pesetas
ID	153.429
1C	143.862
1B	134.892
1A	124.789
1	114.574
2	103.811
3	92.914
4	81.882
5	62.946
6	55.465
7	47.503
8	36.599

7920

RESOLUCION de 21 de marzo de 1996, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Acuerdo para la sustitución de la Ordenanza de Comercio.

Visto el texto del Acuerdo para la sustitución de la Ordenanza de Comercio, que fue suscrito con fechas 8 de febrero y 5 de marzo de 1996, de una parte, por la Federación Estatal de Comercio de CC.OO y por la Federación Estatal de Trabajadores y Empleados de Servicios de UGT, y, de otra, por la Confederación Española de Comercio, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83.3, en relación con el 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Acuerdo para la sustitución de la Ordenanza de Comercio en el correspondiente Registro de este centro directivo.

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

Madrid, 21 de marzo de 1996.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

ACUERDO PARA LA SUSTITUCION DE LA ORDENANZA DE COMERCIO

Exposición de motivos

La disposición transitoria sexta del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, estableció, recogiendo lo dispuesto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, según la redacción dada por la Ley 11/1994, de 19 de mayo, la pérdida de vigencia de las Ordenanzas y Reglamentaciones de Trabajo, que no se hubiesen sustituido por Convenio Colectivo hasta el 31 de diciembre de 1994, autorizando al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social a derogar total o parcialmente dicha normativa o a prorrogarla hasta el 31 de diciembre de 1995, en aquellos casos en los que pudieran presentarse problemas de cobertura al tiempo de la derogación.

A tal efecto, se establecía que las partes legitimadas para la negociación colectiva en el ámbito de cada Ordenanza, siempre que no existiese negociación colectiva suficiente, podrían ser convocadas por la Comisión Consultiva de Convenios Colectivos para negociar un Convenio Colectivo o acuerdo sobre materias concretas que elimine los defectos de cobertura.

Por Orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de 28 de diciembre de 1994, y haciendo uso de las facultades a que se ha hecho mención, se estableció la prórroga íntegra de una serie de Ordenanzas y Reglamentaciones que se relacionaban en el anexo 1 de dicha Orden, y entre las que se encontraba la Ordenanza de Comercio, aprobada por Orden de 24 de julio de 1971.

Asimismo, y para analizar los posibles vacíos legales que la derogación de las Ordenanzas y Reglamentaciones podía producir, las organizaciones sindicales y empresariales más representativas a nivel nacional suscribieron el día 7 de octubre de 1994 el Acuerdo Interconfederal en materia de Ordenanzas y Reglamentaciones de Trabajo, con el fin de poder establecer un marco común de actuación para alcanzar dicho propósito.

En virtud de lo anterior, y de conformidad con el principio de autonomía colectiva que nuestro marco constitucional otorga a las organizaciones sindicales y empresariales, las partes firmantes de este Acuerdo entienden que con el mismo se da solución a los problemas de cobertura que la caducidad de la Ordenanza de Comercio conlleva.

CAPITULO I

Normas de configuración

Artículo 1. *Naturaleza y aplicación del Acuerdo.*

1. El presente Acuerdo se suscribe al amparo del artículo 83.3 del Estatuto de los Trabajadores, y atendiendo a la disposición transitoria sexta del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, que aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

A tal efecto, se configura como un acuerdo sobre materias concretas por el que se sustituye la Ordenanza de Comercio.