

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

17893 *RESOLUCIÓN de 22 de julio de 1999, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del VI Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos.*

Visto el texto del VI Convenio Colectivo entre «Iberia LAE, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos (código de Convenio número 9002650), que fue suscrito con fecha 3 de junio de 1999, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra, por la sección sindical del SEPLA, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción 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, 22 de julio de 1999.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

TEXTO ARTICULADO DEL VI CONVENIO COLECTIVO ENTRE «IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA», Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ámbito 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. *Ámbito personal.*

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

En adelante, cuando se utilice el término empresa, compañía, operador, Iberia, para definir al empleador, siempre que no se especifique lo contrario, se referirá exclusivamente a «Iberia LAE, Sociedad Anónima».

Cuando se utilice el término SEPLA, sección sindical, representación de los Pilotos, siempre que no se especifique lo contrario, se referirá exclusivamente a la sección sindical de SEPLA en Iberia, todo ello sin perjuicio de la legislación vigente.

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

No están incluidos en el ámbito personal de este Convenio:

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 Órdenes 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 8 de junio, y Orden de 14 de julio de 1995, sobre títulos y licencias aeronáuticos civiles y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Artículo 3. *Ámbito temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1996, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2000, 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, podrán producir la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pactado hubiese ya otorgado la compañía. Análogamente, podrán 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, es decir, se aplicará el principio «in dubio pro operario».

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.

Si como consecuencia de ello los Pilotos vieran aumentada su responsabilidad y/o su carga de trabajo, ambas partes negociarán la repercusión en los emolumentos de la consecución superior consideración de esas nuevas funciones.

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 contemplados y garantizados en este Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones.

CAPÍTULO II

Principios informadores

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

Los 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, teniendo en cuenta en cualquier caso las normas de seguridad aérea.

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 citados cursos, pruebas, controles e inspecciones, serán impartidas por Pilotos en activo, pertenecientes al escalafón de Iberia, que desempeñen funciones o labores de inspección o instrucción dentro de la misma. Los cursos, dependiendo de la materia y siempre que no contemplen anomalías y o emergencias, podrán ser impartidos también por Pilotos con pérdida de licencia. Aquellas materias no relacionadas con la operación de vuelo podrán ser impartidas por Pilotos en situación de reserva o personal de tierra, siempre que posean la capacitación necesaria para impartir los citados cursos.

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 obtención y renovación de visados, pasaportes, habilitaciones de tipo y demás documentos necesarios para el normal desempeño de las funciones de los Pilotos, así como los de renovación de licencias, vacunas y reconocimientos médicos, serán por cuenta de la compañía.

Artículo 11. *Pacto de no concurrencia.*

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 12. *Banalización Tripulantes Técnicos.*

La compañía, previo acuerdo con la sección sindical de SEPLA en Iberia, 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 antiguo grupo «Atlas».
- c) Si la representación de los Pilotos y la empresa, de forma consensuada, establecieran la existencia de 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.

La compañía no podrá hacer uso de la banalización de sus tripulantes a otra compañía aérea, en la que se haya declarado huelga legal por el colectivo de Pilotos, durante el período de duración de la misma. Se exceptúa de lo anterior a los Tripulantes banalizados antes de la fecha de la convocatoria de huelga legal.

Artículo 13. *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para conseguir que las operaciones de vuelo de Iberia se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los 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.

Los manuales actuales y futuros se redactarán en castellano. En casos excepcionales, previo acuerdo con la sección sindical de SEPLA en Iberia, determinados y específicos manuales de operación podrán estar redactados en idioma inglés.

Con carácter temporal que no excederá de seis meses, podrán suministrarse manuales en inglés y, como complemento de la documentación de Iberia, en casos de instrucciones temporales, boletines de actualización o similares, podrán asimismo suministrarse textos en inglés.

CAPÍTULO III

Definiciones

Artículo 14. *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 15. *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 16. *Tripulante Técnico.*

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

Artículo 17. *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 18. *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 del grupo Superior de Gestores y Técnicos (antiguo grupo laboral de Técnicos de Grado Superior), sin que de dicha equiparación puedan derivarse consecuencias salariales o merma de derechos.

Artículo 19. *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 del Convenio a efectos de deberes y derechos inherentes al puesto de confianza, salvo lo expresamente pactado en este Convenio, así como en la normativa específica.

Artículo 20. *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 21. *Piloto de Relevó.*

Cuando el Comandante, por requisitos legales, deba proceder al descanso durante el vuelo, se irá al lugar adecuado para el mismo, conservando su exclusiva condición de responsable de la operación a bordo.

De no mediar orden del Comandante en sentido contrario y mientras dure su tiempo de descanso, el Copiloto de la aeronave será auxiliado en su función de pilotaje por otro Piloto de la flota con calificación de tipo en vigor, con el entrenamiento necesario para efectuar los procedimientos de emergencia que puedan tener lugar por encima del nivel de vuelo 200 en el lugar dejado por el Comandante durante su tiempo de descanso, además de cumplir todos los requisitos pormenorizados en la legislación vigente al efecto.

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 registrarán 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 figurarán 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 registrarán los criterios establecidos en el artículo 38.

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.

Los Pilotos en situación de reserva estarán relacionados en forma ordenada en relación adjunta al escalafón. Su orden vendrá determinado por el que ostentaban en el momento de pasar a la situación de reserva, haciendo constar la fecha de pase a esta situación.

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 perteneciente al escalafón único de Pilotos de Iberia, 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 sean regulares 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.

No se considerará como antigüedad en la función de Comandante el período de tiempo en el que aquellos Copilotos del escalafón de Pilotos de la compañía Iberia hayan desempeñado o desempeñen temporalmente la función de Comandante en cualquier otra compañía distinta de Iberia, ya sea perteneciente al Grupo Iberia o no, en vuelos y con aviones pertenecientes al Grupo Iberia o no.

Cuando estos Pilotos pasaran a ejercer la función de Comandante en la compañía Iberia, LAE, su antigüedad efectiva en la función vendrá determinada por la fecha que le corresponda en aplicación de lo establecido en los párrafos anteriores de este artículo.

En el caso de que durante el desempeño de la función de Comandante en otra compañía del Grupo Iberia le hubiese correspondido realizar las pruebas y cursos previos a la suelta de Comandante en Iberia, cuando se reincorpore y supere dichas pruebas, cursos y evaluaciones, su antigüedad efectiva en la función de Comandante será la que le hubiese correspondido de haber permanecido en Iberia, de acuerdo con su antigüedad en la función de Copiloto. De este reconocimiento no se derivará ninguna consecuencia económica con efectos retroactivos.

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.

CAPÍTULO IV

Ingreso, promoción y progresiónArtículo 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 hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como 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.

Durante la vigencia del Acuerdo sobre Desarrollo de la Producción y Protección de Puestos de Trabajo (anexo 14), y en todo lo que se refiere al proceso de ingreso de Pilotos en él regulado, se estará a lo dispuesto en dicho Acuerdo.

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 haber permanecido cuatro años como mínimo en el grupo de flotas del que proceden, de los cuales treinta meses lo habrán sido en la última flota y deberán permanecer cuatro años en la flota a la que pretenden llegar desempeñando en esta última la función de Copiloto. En los casos de cambio forzoso, se computará únicamente el tiempo de permanencia de cuatro años en el grupo de flotas de procedencia.

Esta renuncia no es de aplicación a Comandantes con edad de cincuenta y un años o superior. Terminado dicho período podrá volver a desempeñar las funciones de Comandante en la flota que le corresponda por antigüedad en el escalafón, cuando haya plazas, y siempre que pueda permanecer en la nueva flota un mínimo de treinta meses por razón de cese obligado en el servicio de vuelo, al cumplir la edad establecida. De la misma forma, cuando la flota que le corresponda sea la misma en que viene desempeñando la función de Copiloto, podrá volver a ejercer la función de Comandante en esta flota, sin limitación de tiempo ni edad.

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, o una vez expresado su deseo de recuperar la función de Comandante, a los cuatro años, se prolongara esta situación por no existir vacante en la flota que le corresponda.

Si la compañía ofertara una vacante, a las que se refiere el párrafo anterior, 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.

Los casos excepcionales que puedan presentarse serán objeto de análisis y resolución en el seno de la Comisión de Interpretación.

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, A-340 y B-767.

Grupo 4: B-747.

Se considera única flota la compuesta por la flota B-757 y la flota B-767 mientras el número de unidades de este avión sea dos o número inferior a los efectos de este artículo, con la salvedad de que los Comandantes que operen los mencionados B-767 en vuelos de largo recorrido serán los de mayor antigüedad que voluntariamente lo soliciten, y deberán permanecer en ella seis meses como mínimo, adicionales a lo establecido en el párrafo sexto del número uno de este artículo.

Siempre que la Dirección estime oportuno la realización de un curso de habilitación, éste deberá ser inexcusablemente ofertado a todos los Comandantes de la compañía que cumplan los requisitos establecidos en el presente Convenio Colectivo, a los que pudiera corresponderle. Esta oferta deberá realizarse con una antelación mínima de noventa días a la fecha de inicio del curso.

La fecha de referencia para todos los plazos mencionados en este artículo será la de inicio del curso correspondiente.

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, o 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 a un grupo superior hasta que hayan transcurrido treinta meses desde la fecha de inicio del curso.

No podrán progresar de grupo de flotas los que no vayan a permanecer como mínimo treinta meses, por razón de cese obligado en el servicio de vuelo al cumplir la edad establecida.

No obstante podrán progresar de flota los Comandantes que vayan a permanecer 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 Comandantes 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 Comandante 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.

Renuncia a la progresión:

Los Comandantes podrán renunciar voluntariamente a la progresión, debiendo confirmar dicha renuncia en un plazo no inferior a sesenta 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 aquel 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 flotas, podrá el Comandante solicitar su regresión a un 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.

Para el ejercicio del derecho de regresión, el Comandante deberá notificar, por escrito, su intención a la Unidad pertinente, quedando la compañía obligada a remitir al interesado, en los plazos requeridos, todas las ofertas de cursos que puedan suponer el ejercicio de este derecho.

Quien así hubiese regresado de grupo de flotas, sólo podrá solicitar nuevamente su paso al grupo que le correspondiera, una vez hayan transcurridos cuatro años, exista vacante, y vaya a permanecer un mínimo de treinta meses en este último grupo.

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.

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 Comandantes que puedan regresar en este caso no será superior al índice de Comandantes por avión que exista en ese momento en la flota de que se trate.

En este caso regresarán en orden inverso a aquel en que hubiesen sido adscritos a la flota de la que se eliminan unidades y tendrán preferencia para reincorporarse a la Flota de procedencia, o a otra del mismo grupo, si existiesen vacantes.

Artículo 34. *Asignación a flotas de los Copilotos.*

Los Copilotos serán asignados a las flotas que la Dirección de la compañía estime conveniente.

La incorporación a la compañía se realizará por los aviones del grupo 1. También podrá realizarse por el grupo 2 en los siguientes supuestos:

Cuando el Piloto tenga calificación de tipo de un avión de los incluidos en el grupo 2 y la Dirección de Operaciones considere prioritaria su incorporación a ese tipo de avión.

Cuando por necesidades de la compañía tengan que cubrirse plazas en el grupo 2, la incorporación se hará por orden en función de las calificaciones obtenidas en el proceso de selección con los Pilotos que voluntariamente lo deseen. Si no se cubrieran todas las plazas se completarán con carácter forzoso en orden inverso.

En ningún caso, su incorporación a la compañía se producirá en un avión de largo recorrido.

Mientras la flota de B-767 permanezca incluida en la de B-757, los vuelos de largo recorrido deberán ser realizados por los Copilotos más antiguos.

Con independencia de la facultad contemplada en el primer párrafo de este artículo, los Copilotos tendrán derecho a progresar voluntariamente por una sola vez a los grupos 2, 3 ó 4.

Para poder ejercer el derecho contemplado en el párrafo anterior, los Copilotos deberán permanecer treinta meses, como mínimo, tanto en la flota de procedencia como a la que pretenden llegar. Serán motivo de análisis por la Comisión de Interpretación aquellos casos que la sección sindical de SEPLA plantee por verse afectados por modificación de la fechas inicialmente previstas para adoptar la decisión de opción de progresar.

Podrán regresar voluntariamente de los grupos 2, 3 y 4, una vez transcurridos treinta meses desde la fecha de inicio del curso, a una flota del

grupo 1, siempre que haya vacante, obligándose a que ésta sea su flota de suelta de Comandante, y no sea una flota a extinguir.

Cuando por reducción del número de aviones de una flota, o desaparición total de la misma, sea necesario reducir el número de Copilotos adscrito a dicha flota, éstos serán asignados a las flotas que la Dirección de la compañía estime conveniente, sin que les afecte, por esta causa, ninguna de las limitaciones arriba expuestas.

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 alternativamente 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 aquella 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 efectiva 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.

Sólo en este caso o cuando un Copiloto no haya superado las pruebas o alcanzado el nivel requerido por la Dirección de Operaciones, podrá un Copiloto de menor antigüedad efectiva en la función pasar a ejercer la función de Comandante.

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 Sénior de Copilotos.*

Se dará la consideración de Sénior 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.

CAPÍTULO 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.
- Excedencia por maternidad o paternidad.

La compañía se compromete a dotar a la plantilla de Pilotos del número necesario y suficiente para realizar las operaciones aéreas de Iberia en condiciones de rentabilidad para la compañía y de acuerdo con lo establecido en el presente Convenio.

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 aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

La empresa reconoce el derecho de los Tripulantes Pilotos a que no se les programen comisiones de servicio en períodos de descanso y días libres.

La empresa reconoce el derecho de los Tripulantes Pilotos a que no se les programen días de garantía sindical en aquellos que corresponden como descanso y libres.

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 40 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 86.1.

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 voluntad de ambas partes y le será de aplicación lo previsto en el último párrafo del artículo 35 del Convenio Colectivo.

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

Artículo 48.

1. 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 una por cada 20 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 asignarán 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.

2. Excedencia para atender al cuidado de hijos menores de tres años.—Los Pilotos tendrán derecho a un período de excedencia, no superior a tres años, para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción, a contar desde la fecha de nacimiento de éste, en los términos y condiciones previstas en el artículo 46.3 del Estatuto de los Trabajadores.

El período de excedencia por este motivo será computado a efectos de antigüedad administrativa y técnica, así como a efectos de permanencia para cambio de nivel, según lo establecido en el apartado a) del artículo 35.

Durante el primer año de excedencia no será de aplicación el punto b) del artículo 35. Transcurrido el primer año, será de aplicación el requisito de haber superado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por la flota para el cambio de nivel.

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 aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Artículo 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.

1. 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 rebajará 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.

2. Baja por gestación y descanso por maternidad: Se considera en esta situación al Piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad durante el período de gestación o descanso por maternidad, siempre que se hayan cumplido los trámites que desde el punto de vista médico-administrativo estén señalados.

Los períodos de tiempo en estas situaciones se computarán a efectos de antigüedad administrativa, antigüedad técnica y antigüedad en la función.

A efectos de promoción por cambio de nivel se aplicará la regulación establecida en Convenio Colectivo para la incapacidad temporal derivada de enfermedad común.

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.

CAPÍTULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN 1.ª 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 y desde el cual le son programados todos sus servicios.

Artículo 56. *Destacamento.*

El lugar donde un Piloto tiene que desplazarse fuera de su base habitual por necesidad de la Dirección de la compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a seis meses y desde el cual le son programados todos sus servicios.

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 y desde el cual le son programados todos sus servicios.

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 al finalizar la actividad aérea encomendada.

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 dieciocho 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 hora de presentación en los aeropuertos será cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y medios

y una hora en los vuelos largos. No obstante lo anterior, la presentación para los aviones de los grupos 3 y 4 se efectuará siempre con una hora, independientemente de la duración del vuelo.

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

Artículo 61. *Actividad aérea diurna.*

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

Artículo 62. *Actividad aérea nocturna.*

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

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

Cuando en un servicio la actividad nocturna fuera superior a tres horas, todas las 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 calzós»).

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

1. 100 por 100 de la carga de pago.
2. 85 por 100 de la componente de viento en cara.
3. Velocidades reales.

4. Rodaje, aceleración-despegue, subida, aceleración, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.

5. Las rutas y maniobras marcadas por la autoridad aeronáutica correspondiente o, en su defecto, por la compañía y las características de vuelo indicadas en el manual del avión.

6. El tiempo de rodaje para cada vuelo, a la vista de la situación real actual no imputable a la compañía ni a los Pilotos, sino a factores exteriores, ATC, etc., queda establecido en diecisiete minutos.

A efectos económicos, el tiempo de baremo de cada trayecto será el del perfil de vuelo correspondiente para cada tipo de avión definido según los criterios de este artículo.

Anualmente, durante el mes de enero, la Dirección de Operaciones comunicará a la sección sindical de SEPLA en Iberia los tiempos baremo aplicables a cada trayecto.

Artículo 64. *Lugar de descanso.*

El que, disponiendo de servicios hoteleros completos, y reuniendo condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido, ventilación, sirve para que los Pilotos puedan disfrutar de un período de descanso.

Artículo 65. *Período de descanso.*

Período ininterrumpido de tiempo durante el cual un Piloto queda relevado de toda tarea, con el fin específico de que pueda descansar antes y/o después de un período de actividad aérea, tal y como se regula en el artículo 96.

Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable, según se regula en el artículo 96, ambos períodos serán considerados como un período continuado de actividad aérea.

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.

1. Etapa: El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

2. Escala: Lugar donde permanece temporalmente el Piloto en situación de actividad aérea entre etapas. Se entiende «entre etapas» el tiempo transcurrido entre su último aterrizaje y su próximo despegue.

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

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

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

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.

1. 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.

2. Tripulación doblada: La compuesta por dos Comandantes y dos Copilotos poseedores de las licencias y habilitaciones de tipo necesarias que les permiten ocupar el adecuado y correspondiente puesto de trabajo en la cabina de vuelo del avión, con el objeto de que cada Piloto pueda abandonar su puesto y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad aérea.

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.

Los vuelos ferry con N-1 motores, siempre que su operación esté debidamente autorizada, serán realizados por Pilotos voluntarios de la plantilla de Iberia. En caso de que no hubiera voluntarios, el vuelo sería realizado por un Piloto Instructor de la plantilla de Iberia designado por la compañía.

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.

Durante las fases de simulador de los distintos cursos, no se programarán dos períodos lectivos consecutivos que incluyan simulador sin que medie un período de diez horas.

Artículo 79. Imaginaria.

Piloto que, en situación de incidencias, se encuentra a la inmediata disposición de la compañía desde las 00:01 LT hasta las 24:00 LT 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.

No se programarán servicios de imaginaria en días naturales consecutivos.

En el día de imaginaria no se podrá requerir al Piloto la realización de cualquier tipo de curso o actividad laboral en tierra.

En ningún caso, la compañía ordenará a un Piloto en situación de imaginaria la preparación de un vuelo que no le sea asignado para realizarlo.

Si el día anterior a la imaginaria es un día libre, no se podrá programar al Piloto un servicio de vuelo hasta las diez treinta y una horas locales.

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 les podrá nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente, se les podrán 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. El servicio de incidencias que haya tenido lugar por el sorteo de servicios del mes de diciembre tendrá la misma consideración, computando a todos los efectos como servicio efectuado en la rotación al efecto señalada. A los Pilotos de incidencias el mes de diciembre les corresponderá la realización del servicio de imaginaria del día 1 de enero.

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 en las siguientes circunstancias:

De ocho a diez horas:

En día libre.

Con un servicio ya asignado a ese día.

Que esté efectuando el servicio de imaginaria o una actividad aérea que comprenda este período.

De veinte a veintidós horas:

Que en la llamada de la mañana se le haya asignado día libre al día siguiente.

Que ese día esté en el límite de serie de servicios.

Que esté efectuando una actividad aérea que comprenda este período.

Que esté disfrutando de un día libre.

No obstante lo anterior, durante su período de descanso en la base el tripulante únicamente deberá contactar con INCIVOX en la última hora de dicho período de descanso, con el fin de conocer la asignación que le corresponda una vez finalizado dicho período de descanso.

Durante el mes de incidencias se programarán los días libres.

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.*

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

Este vuelo deberá serle asignado y notificado antes de las veintidós horas del día anterior, respetando en todo caso el período de descanso previo a una actividad aérea. 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 dispone libremente el Piloto, sin que pueda ser requerido para que efectúe cualquier tipo de actividad o servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

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, a excepción de la segunda quincena del mes de diciembre, que darán comienzo el día 17.

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.

A los efectos de programación, estos días serán como días de ocupación, generando los días libres correspondientes.

Por ello, durante el mes o meses de disfrute de los días de recuperación deberán programarse todos los días libres correspondientes de acuerdo a los artículos 88 y 94.

Los días de recuperación podrán disfrutarse de manera separada, como mínimo unidos dos a dos. En el caso de ir unidos a un período de vacaciones, el número máximo de días de recuperación a disfrutar en ese mes no podrá ser superior a aquel que permita el disfrute de los días libres correspondientes.

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.

1. 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, de forma que la media de horas de vuelo por día de vuelo en cómputo mensual sea similar en ambos casos.

La fórmula que se aplicará para el cálculo de los días de ocupación de vuelo será la siguiente:

Horas totales de vuelo del mes por flota y función/días de ocupación vuelo mes (sin descansos) de la flota y función = media diaria horas de vuelo por flota.

Una vez obtenido el dato anterior se procederá al siguiente cálculo:

Cincuenta y cinco horas/media diaria de horas por flota y función = días de ocupación mes.

Se redondea a la cifra entera más próxima.

La diferencia entre los días de ocupación al mes y el total del mes se transformará en días libres adicionales o de descanso, debiendo ambos ser proporcionales con el resto de los correspondientes a los Pilotos de su misma función y flota.

Para los tripulantes en situación de incidencias, los días de ocupación se calcularán igual que en el caso anterior, siendo éstos los días de utilización de los Pilotos acogidos al coeficiente de programación durante el mes que se encuentren en incidencias. De estos días de ocupación les corresponderá la parte proporcional de servicios de imaginaria que tengan el resto de los Pilotos de la misma flota y función que se encuentren ese mes de incidencias.

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. Para este cálculo se tomará en cuenta la plantilla media prevista en POA en cada semestre natural.

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 efectiva en la función. Si la entrada en este cupo se produjera como consecuencia de la salida en el mismo de otro Piloto, la incorporación se produciría al mes siguiente, siempre que la renuncia se hubiera comunicado antes del día 5 del mes en curso. En caso de que se presente la solicitud y el cupo no esté cubierto, se comenzará a disfrutar dos meses después de aquel en que se presenta la solicitud.

Esta opción se mantendrá incluso en los casos de destacamentos forzados o voluntarios.

En el caso de que el cupo establecido en una determinada flota esté completo, ninguno de los Pilotos acogidos al coeficiente de programación podrá ser desplazado por un nuevo peticionario en dicha flota, aún 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 comience a disfrutar. No obstante, si cumplido el plazo correspondiente existiese disponibilidad de opciones, en la flota de que se trate, el Piloto podrá optar por prorrogar su situación por otro período de dos años, renovable por períodos sucesivos de igual duración si continuasen las disponibilidades. Para ello deberá rellenar en todo caso la solicitud correspondiente que deberá estar disponible en su flota.

Los Pilotos acogidos al coeficiente de programación reducido 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 del coeficiente de programación reducido durante dicho mes.

2. Reducción opcional de actividad en vuelo por guarda legal.—Los tripulantes que por razones de guarda legal tengan a su cuidado directo algún menor de seis años o a un disminuido físico o psíquico que no desempeñen otra actividad retribuida, podrán reducir su actividad en vuelo en los porcentajes siguientes:

- 25 por 100.
- 37,5 por 100.
- 50 por 100.

Sobre la media de horas programadas en el trimestre anterior, por la flota en que se encuentre el tripulante en cada momento. Esta media se actualizará trimestralmente.

La fórmula para el cálculo de los días de ocupación será la establecida en el artículo 86.1.

Consiguientemente, se reducirán sus haberes en la proporción correspondiente. Es decir, se reducirán:

- Sueldo base.
- Premio de antigüedad.
- Prima por razón de viaje garantizada.
- Gratificación complementaria.
- Prima responsabilidad de Comandante.
- Prima de Copiloto.
- Prima de Copiloto Sénior.
- Prima de productividad.

En la proporción que corresponda.

Conforme a ello, se compensarán con días libres adicionales, o de descanso, debiendo ambos ser proporcionales con el resto de los correspondientes a los Pilotos de su misma función y flota.

Cuando un Tripulante acogido a este derecho solicite destacamento o destino voluntario se entenderá que opta por acudir a dicho destacamento o destino, por lo que la reducción de actividad en vuelo por guarda legal quedará en suspenso, reanudándose una vez finalizado dicho destacamento o destino.

En los supuestos de destacamento o destino forzoso, el Tripulante mantendrá el derecho a reducción de su actividad de vuelo.

Durante el mes o meses en que un Tripulante deba realizar un curso de calificación de tipo quedará en suspenso el derecho de reducción por guarda legal, sin necesidad de preaviso por parte del Tripulante, y con efectividad del primer día del mes en el que se realiza el curso, a todos los efectos.

Los cursos de refresco que deban realizar los Tripulantes reducidos, se llevarán a cabo en el horario establecido, devengando las horas de vuelo y de actividad laboral recogidas en el apartado B) del artículo 115 al 100 por 100 de su nivel.

Los Tripulantes Pilotos acogidos a la reducción por guarda legal podrán optar durante el mes de incidencias por estar o no acogidos a esta reducción. Por ello, anualmente y antes del 30 de octubre de cada año, deberán comunicar por escrito a la compañía su opción de conservar o no esta reducción durante las incidencias del año siguiente.

Si el Tripulante opta por conservar la reducción, durante el mes de incidencias aparecerán marcados en su programación los cuatro días libres a los que se refiere el apartado a) del artículo 94 y los días libres adicionales que correspondan como compensación a su reducción por guarda legal. Dichos días libres no tendrán el tratamiento económico del artículo 115.

A través de la Comisión de Interpretación del VI Convenio Colectivo se acordará el procedimiento operativo que garantice la aplicación práctica y efectiva de lo dispuesto en este artículo.

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 2.ª 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, noches 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. Este mismo criterio se aplicará proporcionalmente a aquellos Pilotos acogidos a algún tipo de reducción.

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.

A partir de los seis meses desde la firma del texto articulado del VI Convenio Colectivo, la compañía publicará trimestralmente una relación que recoja la actividad mensual realizada por cada uno de los Pilotos por flota y función, incluyendo todos aquellos conceptos susceptibles de ser repartidos y contemplados en este artículo, reflejando también el acumulado del año. Esta relación será remitida a la sección sindical de SEPLA en Iberia.

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.

Se crea un Comisión de Control y Seguimiento de Planificación, Programación y Horarios.

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:

Hora despegue		Número de aterrizajes					
Vuelos corto/medio	Vuelos largo aviones grupos 3 y 4	1	2	3	4	5	6
07:01-07:44	07:01-07:59	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
07:45-12:44	08:00-12:59	14:00	14:00	13:30	13:00	11:30	09:30
12:45-14:44	13:00-14:44	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
14:45-16:44	14:45-16:59	13:30	13:00	12:30	12:00	10:30	08:30
16:45-18:00	17:00-18:00	13:00	13:00	12:15	11:30	10:30	08:30
18:01-23:00	18:01-23:00	12:30	12:00	11:30	11:00	09:30	07:30
23:01-06:00	23:01-06:00	11:30	11:00	10:30	10:00	—	—
06:01-07:00	06:01-07:00	13:30	13:00	12:30	11:30	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.

La compañía deberá reservar una plaza en Gran Clase en caso de tripulación reforzada, dos en caso de tripulación doblada en todos los vuelos diurnos de más de nueve horas treinta minutos, ininterrumpidos o no, de vuelo y en todos los nocturnos, en los aviones de largo recorrido que no dispongan de literas para el descanso de los Pilotos. A estos efectos se considerará vuelo nocturno aquel que comprenda más de tres horas entre las veintiuna y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad aérea.

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

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 un servicio determinado 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.

Cuando la asignación de imaginaria siga inmediatamente a un período de actividad aérea, sin que medie el período de descanso correspondiente; no se podrá asignar un servicio hasta que finalice dicho período de descanso. En caso contrario, el período de actividad aérea se computará íntegramente junto con el período de imaginaria, a efectos de la nueva asignación de actividades aéreas.

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

1. El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
2. Horas al mes	85	82
3. Horas al trimestre	246	236
4. Horas al año	850	820

A efectos de programación los tiempos de los distintos trayectos para cada tipo de avión se fijarán de acuerdo con los tiempos medios de vuelo de las estadísticas del ejercicio anterior, incluyendo el rodaje. Para aquellos trayectos de los que no se disponga de estadística, durante los seis primeros meses se aplicará el perfil de vuelo calculado según el artículo 63.

Artículo 91. *Límites de actividad laboral.*

El número máximo de horas de actividad laboral mensual a efectos de programación será de ciento cincuenta y seis coma cincuenta y cuatro horas y un millón setecientos veintidós horas al año. Para la realización de los servicios programados mensualmente, cada Piloto podrá exceder, en ejecución, 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 África, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. En ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada Piloto, este límite podrá ser ampliado a un máximo de cinco días, estando obligada la compañía a reintegrar al Piloto a su base antes de que finalice el día quinto. 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 África Central y Austral y Oriente Próximo, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de seis días.

En ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada Piloto, este límite podrá ser ampliado a un máximo de siete días, estando obligada la compañía a reintegrar al Piloto a su base antes de que finalice el séptimo día. Si en este séptimo día se hiciera escala en la base, el Piloto tendrá derecho a ser relevado.

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.

En ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada Piloto, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de once días, estando obligada la compañía a reintegrar al Piloto a su base antes de que finalice el día undécimo. Si en ese undécimo día se hiciera escala en la base, el Piloto tendrá derecho a ser relevado.

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

Artículo 93. *Límite de etapas.*

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un período de actividad aérea dependerá de lo establecido en el artículo 89, 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.*

A partir del 1 de enero de 1999 se concederán diez días naturales libres mensuales (treinta días naturales libres por trimestre natural) en las flotas de Corto y Medio Radio y nueve días naturales libres mensuales (veintisiete días naturales libres por trimestre natural) en las flotas de Largo Radio, que se disfrutarán en las siguientes condiciones:

- Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- 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.
- Durante los programas de los cursos teóricos, deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a mediodía.
- 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.
- Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, podrán disponer de dos 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. Así-

mismo, 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. Por esta permuta no se modificará el número de días libres programados inicialmente.

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. La aceptación de estos destinos deberá realizarse con una antelación mínima de sesenta días a la fecha de inicio.

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.

La oferta para la realización de un curso de calificación deberá realizarse con una antelación mínima de noventa días.

La solicitud de licencia retribuida deberá realizarse sesenta días antes del inicio del mes en el que desee disfrutarse.

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, o la realizada si fuera mayor = período básico de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

Deberá garantizarse una estancia de nueve horas como mínimo en el alojamiento.

c) El período de descanso reducido por decisión del Comandante (párrafo 8) 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 restituido 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 no se crucen husos o se crucen menos de cuatro husos horarios durante la realización de un servicio, el período de descanso al que se tiene derecho es:

a) El período básico de descanso sin aumento si el período de descanso da comienzo entre las dieciocho y las veinticuatro horas locales.

b) El período básico de descanso más una hora, si el período de descanso da comienzo entre las cero y las cuatro horas locales o las quince y las dieciocho horas locales.

c) El período básico de descanso más dos horas, si el período de descanso da comienzo entre las cuatro y las quince 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 veintitrés y las siete 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 ambos sentidos (opuestos), 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 horas y las siete horas locales. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

c) En los aviones que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de treinta y seis horas. 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 dos 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 el sentido opuesto desde la base 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. Los vuelos hacia América, cuando el tiempo fuera de base sea superior a setenta y dos horas, darán lugar a un descanso en el punto donde se realice la primera interrupción de actividad aérea, que comprenderá una noche natural, entendida ésta desde las veintitrés horas a las siete horas locales.

Si como consecuencia de incidencias ocurridas en la ejecución no pudiera disfrutarse una noche natural completa, de acuerdo con lo previsto en el párrafo anterior, únicamente se garantizará el período de descanso contemplado en el punto 3, apartado b), del presente artículo.

8. 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, igual o menor número de etapas y no suponga un incremento de actividad aérea, respecto a la programada, superior a hora y cuarto —entendiendo por ejecución cuando el tripulante Piloto se ha presentado en el aeropuerto para iniciar un servicio—. El Piloto, no obstante, podrá de forma voluntaria aceptar cualquier cambio propuesto por el Jefe de Día, aunque los términos sean diferentes a los citados, sin que en ningún caso pueda suponer mayor número de días de ocupación.

Al finalizar un servicio en la base permanente o temporal del Piloto, 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 y que comprendan los días mencionados, o permiso sin sueldo concedido en esta misma quincena, siempre que este permiso sin sueldo sea ininterrumpido, comprenda los días mencionados y sea de diez días de duración mínima.

El servicio de incidencias del mes de diciembre será sorteado entre todos los Pilotos disponibles de cada flota, con la excepción de aquellos que tengan asignado un período de vacaciones o permiso sin sueldo de duración superior a cinco días. Asimismo quedará exceptuado el Director de Operaciones.

El sorteo referido en los párrafos anteriores deberá realizarse con la suficiente antelación, de forma que se permita la planificación de otros servicios (Inspección, Instrucción, Comisiones de servicio, etc.) e impida la realización del servicio de incidencias dos meses consecutivos.

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 la letra «D» y los días libres aparecerán marcados con «*», excepto los cuatro mencionados en el párrafo a) del artículo 94, que lo harán con una «X», el día franco se señalará con una «F» y los días libres adicionales con «XA».

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 diez treinta y una 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 diez treinta y una 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 inme-

diatamente después el período de descanso con el número de horas y noches de descanso que corresponda, entendiéndose por noche a estos efectos 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 África 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.

La programación mensual constituye la asignación de servicios, actividades, descansos, etc., al Piloto durante ese período, que la compañía, en uso de su facultad de Dirección y en función de las necesidades, podrá adaptar y modificar de acuerdo con lo establecido en el Convenio Colectivo.

Cuando los medios informáticos de la compañía lo permitan, en el caso de los Mandos y cargos de la Dirección de Operaciones, Instructores, Inspectores y Delegados Sindicales, aparecerá el porcentaje de la reducción aplicable sobre la media de la flota y función en la que operen.

Las programaciones mensuales estarán confeccionadas y disponibles para los Pilotos al menos con siete días de antelación al comienzo del mes de realización de la misma.

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 3.^a 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.

CAPÍTULO 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.
 8. Prima de Copiloto Senior.
- 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 12 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 ésta 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 cero uno y las veinticuatro horas locales del lugar donde se inicie la actividad) siempre que no se realice actividad aérea alguna, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

Por cada día (considerado entre las cero uno y las veinticuatro horas locales del lugar donde se inicie la actividad) que se realice una actividad aérea 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: Ciento cincuenta y seis coma cincuenta y cuatro horas.
Segundo bloque: De Ciento cincuenta y seis coma cincuenta y cinco 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 62 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 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.

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 resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo número 4-I, o en su caso 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. A estos efectos la regresión voluntaria se considera causa imputable al Piloto.

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

A) Incidencias: A efectos económicos la situación de incidencia devengará, como mínimo, dos cincuenta y tres horas de vuelo por día permanecido en esta situación y cinco treinta y tres 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 cinco seis 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 dos cincuenta y tres 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 dos ochenta y cinco 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 dos cincuenta y tres horas de vuelo y seis horas de actividad laboral.

El vuelo para incorporarse a la realización de los cursos cuando se realicen fuera del lugar donde el Piloto tenga su base, permanente o temporal, lo será el día anterior al de inicio de dicho curso. El día siguiente

a la finalización del curso será programado como libre de los que correspondan al tripulante en el mes.

A efectos económicos los días de simulador de los cursos de refresco, cuando se realicen fuera del lugar donde el Piloto tenga su base, devengarán el doble de lo establecido en el primer párrafo de este apartado B).

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, lo que sea mayor. 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 y a los días libres adicionales a los que se refiere el artículo 94, apartado g).

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.

Cualquier vuelo asignado a un Piloto sin que éste forme parte de la tripulación, para la realización de cursos o las comisiones de servicio efectuadas en los términos del artículo 46, que supongan un desplazamiento fuera de su base, percibirán exclusivamente el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo baremo de los vuelos asignados para realizar esa actividad, así como la dieta de desplazamiento correspondiente, sin perjuicio de lo que pudiera corresponderle en aplicación de lo dispuesto en el apartado B) del artículo 115, en su caso.

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. *Coeficiente 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 1 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 1 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 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 cero uno y veinticuatro 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 cero uno y veinticuatro 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 realicen vuelos mixtos (nacional e internacional) dentro de un día natural (entre cero uno y veinticuatro horas locales) se devengará la dieta más alta.

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 vuelo. En ambos lugares, a efectos de devengo, se tendrán en cuenta las horas locales respectivas; es decir, de inicio y terminación del servicio.

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 o dobles de uso individual 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 dietas por desplazamiento para cada uno de los años 1996, 1997, 1998 y 1999 son las que se establecen en el anexo 4-IV.

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 locales del lugar donde se inicie la actividad.

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 substanciarán 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.

1. Incremento salarial: Con efectos de 1 de enero de cada uno de los años 1996, 1997, 1998 y 1999, se procederá a un incremento salarial del 0 por 100, 2,0 por 100, 2,1 por 100 y 2,1 por 100, respectivamente, según se recoge en los anexos correspondientes.

Con efectos de 1 de enero del año 2000 se procederá a un incremento salarial del IPC previsto por el Ministerio de Economía y Hacienda para dicho año.

2. Reducción salarial: Con efectos de 1 de enero de 1996 se procederá a la reducción salarial en los porcentajes que se señalan en los anexos correspondientes, sobre los conceptos 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 de objetivos.

Con efectos del 1 de enero del año 2000 se aplicará la reducción salarial correspondiente a 1999 o aquella reducción salarial que ambas partes acuerden.

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

CAPÍTULO 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 1,00 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.*

En materia de utilización del uniforme se estará a lo dispuesto en cada momento en los reglamentos y normas de carácter interno de la compañía.

El material de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo será proporcionado por Iberia en las cantidades y con la caducidad que se señalan en el anexo 5.

La compañía informará con carácter previo a la Sección Sindical de SEPLA en Iberia de cualquier modificación que se prevea en materia de vestuario.

CAPÍTULO 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 establecidas en el anexo número 8.

b) El Fondo Social de Vuelo se regirá por el Reglamento vigente en cada momento.

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

A partir del 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 del 1 de enero de 1995, el Haber Regulador definido en el párrafo segundo se reduce en un 8,6 por 100.

A partir del 1 de enero de 1999, la cotización a este Fondo pasa a ser el 4,7 por 100 para cada una de las partes.

Asimismo, desde esa fecha, queda sin efecto la reducción del 8,6 por 100 del Haber Regulador.

2. La prima del Concierto Colectivo de Vida de los Pilotos de la compañía se reducirá, a partir del 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.

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 total o parcialmente en el Montepío Loreto o constituir su propio Fondo Mutual, así como las condiciones económicas o normativas que se pacten, que partirán como mínimo de las existentes, sin que ello implique un coste mayor para Iberia.

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 será en 14 pagas al año.

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.

A partir del 1 de enero de 1999 queda sin efecto la reducción a que se refiere el párrafo anterior.

La Comisión de Control del Fondo Mutual, compuesta por representantes designados por la Sección Sindical de SEPLA en Iberia, mantendrá el control de la póliza y las relaciones con la entidad aseguradora.

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

Artículo 139. *Enfermedad fuera de base.*

a) Tripulante con estancia menor de sesenta días:

Para el personal que se halle en situación de servicio, comisión de servicio y destacamento inferior a sesenta días fuera del territorio español, cualquier accidente o indisposición de salud, ocurrida fuera de base, siempre que el desplazamiento sea con motivo u ocasión del trabajo, será atendido técnica y económicamente por la compañía. Para ello se facilitará y mantendrá al día un procedimiento de contacto con el sistema asistencial adecuado.

Caso de fallo de éstos, el tripulante podrá acudir al centro más próximo que ofrezca las garantías adecuadas manteniendo la compañía su compromiso respecto a la absorción de los gastos. En este supuesto, el tripulante se compromete a informar lo antes posible de tal situación, bien al citado sistema asistencial, bien a la compañía.

b) Tripulante con estancia igual o mayor a sesenta días y familiares en todos los casos:

Para el personal que se hallen en situación de destacamento de sesenta o más días o destino y sus familiares, así como para los familiares de los tripulantes en situación de servicio, comisión de servicio y en destacamento inferiores a sesenta días, 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, 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.

En desplazamientos fuera de España, la compañía facilitará a los Pilotos una relación actualizada de los médicos asesores y centros médicos contratados, con domicilios y número de teléfono. Las escalas donde pernecten los Pilotos vendrán obligadas a entregar a éstos la información necesaria al efecto.

En los casos de enfermedad o accidente en las situaciones de servicio, comisión de servicio, destacamento o destino, en los que el Tripulante deba permanecer fuera de la base, la compañía correrá con los gastos de alojamiento y traslado, durante ese tiempo, de un acompañante. En situaciones de carácter excepcional, la compañía correrá con los gastos de alojamiento y traslado de otro acompañante adicional.

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 Piloto 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 Pilotos 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.

CAPÍTULO 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 los Tripulantes en sus desplazamientos desde el domicilio al aeropuerto y viceversa, incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción en simuladores, trabajos en tierra, etc. La indemnización por piloto que voluntariamente se acoja, con renuncia a dicho régimen de transporte colectivo queda fijada en las cuantías establecidas en el anexo 4-V.

El tripulante podrá acogerse a la recogida o renunciar a la misma en el caso de cambio de domicilio o de flota. Asimismo el tripulante podrá cambiar de situación si lo solicita antes del 31 de octubre de cada año, y que se iniciará a partir de 1 de febrero del año siguiente, comprometiéndose a permanecer en la nueva situación durante un período de doce meses, como mínimo.

El ejercicio de la renuncia a la recogida en las situaciones de destacamento y destino se registrará 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.

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

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 Pilotos, 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.

CAPÍTULO 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 Noche Vieja-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 149.
3. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 145, se deberán demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del beneficiario, así como que convivan 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 garantiza 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 períodos 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 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 145 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 Mutualidad les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra.

Disposición transitoria primera.

Las disposiciones transitorias primera, segunda, tercera, quinta, sexta y tercera del anexo 2 que figuraban incorporadas al V Convenio Colectivo, en virtud del Acuerdo de Comisión Negociadora de 19 de febrero de 1996, y que extendían sus efectos a parte de la vigencia del presente Convenio Colectivo, se mantienen en sus propios términos hasta la finalización del tiempo en ellas establecido.

Disposición transitoria segunda. *Régimen disciplinario.*

Durante la vigencia del VI 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.

Disposición transitoria tercera. *Participación en mejora de resultados.*

Durante la vigencia del VI Convenio Colectivo los tripulantes Pilotos participarán en la mejora de resultados de la compañía conforme a los siguientes criterios:

a) La base sobre la cual se aplicará el porcentaje de participación será la diferencia entre la suma de los resultados de explotación más resultados financieros previstos en el P.O.A. para cada uno de los años 1997, 1998 y 1999 y el realmente registrado, de la suma de ambos conceptos, al final de cada ejercicio.

Para 1997 dicha base queda aumentada en la cuantía equivalente al impacto financiero de la parte no aportada de ampliación de capital, prevista en el P.O.A./97 desde el 1 de abril de 1997, por importe de 20.000.000.000 de pesetas. Este impacto se calculará al MIBOR a seis meses del último día laborable de diciembre de 1997.

b) El porcentaje de participación en la mejora de resultados sobre los previstos en el P.O.A., para los años 1997, 1998 y 1999 es del 8,25 por 100.

c) Veinte días después de la celebración de la Junta general ordinaria del cierre de cada uno de los ejercicios de 1997, 1998 y 1999 se abonará a los trabajadores la cantidad resultante de los apartados anteriores.

d) La distribución individual se efectuará en proporción al Haber Regulador de cada tripulante Piloto a fecha 1 de enero de cada uno de los años 1997, 1998 y 1999 y al tiempo de permanencia en situación de activo o Piloto con pérdida de licencia, desde dicha fecha hasta el 31 de diciembre de cada uno de los citados años.

e) Para el año 2000, las partes acordarán un nuevo sistema para la participación en la mejora de resultados.

Disposición transitoria cuarta. *Acuerdo de Productividad de 19 de febrero 1996.*

Para los años 1996, 1997 y 1998 serán de aplicación las prestaciones y contraprestaciones contenidas en el Acuerdo de Productividad de 19 de febrero de 1996, en los términos que figuran en el mismo.

Disposición transitoria quinta. *Comisión de Renovación de Flotas.*

Se acuerda crear una Mesa de negociación para la renovación de flotas, cuyo objetivo sería alcanzar acuerdos sobre medidas adicionales de productividad, que posibiliten alcanzar 350.000 horas/bloque en el año 1999 y la renovación de flotas.

Disposición transitoria sexta. *Calendario de contratación Pilotos.*

Iberia procederá a la incorporación de 80 pilotos durante 1998 y 140 durante 1999.

Durante los años 2000 a 2004, ambos inclusive, Iberia se compromete a contratar el número de pilotos necesarios que posibilite la absorción de la actual producción en régimen de «Wet-Lease», a medida que finalicen los contratos de «Wet-Lease» en vigor. La contratación de estos pilotos será adicional a la contratación de los pilotos necesarios para cubrir las necesidades de producción de la compañía.

Disposición transitoria séptima. *Expedientes de regulación de empleo.*

No se producirán Expedientes de Regulación de Empleo sin acuerdo con la Sección Sindical de SEPLA en Iberia en el Escalafón de Pilotos de Iberia, L.A.E., mientras exista producción con medios ajenos.

Disposición transitoria octava.

Se acuerda crear una Comisión Paritaria compuesta por dos representantes de la Sección Sindical de SEPLA en Iberia y dos representantes de la Dirección que, con los medios técnicos y humanos necesarios, realice un estudio al objeto de cuantificar la repercusión en productividad de las modificaciones propuestas por la Sección Sindical de SEPLA en los artículos 69 «Serie de servicios», 92 «Límite de series de servicios» y 93 «Límite de etapas», así como las alternativas necesarias que posibiliten su implantación, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el punto X del Acta de Acuerdo de la Comisión Negociadora del VI Convenio Colectivo de Tripulantes Pilotos de «Iberia, L.A.E., S.A.», de 30 de octubre de 1998.

Dicha Comisión propondrá a la Comisión Negociadora del VI Convenio Colectivo la modificación de dichos artículos, en su caso.

Se mantendrá mientras tanto la actual redacción de dichos artículos. Los trabajos de la Comisión deberán quedar finalizados en un plazo de seis meses.

Disposición adicional única.

El SEPLA, teniendo en cuenta la situación actual de las líneas aéreas, de desregulación del transporte aéreo prevista en la U.E. 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 B747, DC10, A340 y en el avión B767 (o flotas que sustituyan a estos tipos de avión realizando vuelos transatlánticos o de duración similar), a partir del 1 de enero de 1999, cuando la suma de días libres, más los días de descanso en la base (calculados estos según lo establecido en los artículos 94, 96 y 98 del Convenio) exceda de catorce en un mes, la compañía podrá disponer de hasta un máximo de tres días libres si la suma de días libres y días de descanso es diecisiete o superior, dos días libres si es dieciséis, un día libre si es quince. En los casos que sea inferior no se cederá ningún día libre.

Exclusivamente a tales efectos, ambas partes manifiestan y reconocen que con la suma de los días libres y los días de descanso establecidos en Convenio Colectivo, se da cumplimiento a los mínimos de días libres establecidos en la legislación aeronáutica vigente.

La duración de la aplicación de esta cesión de días libres será hasta el 31 de diciembre del año 2004.

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 1 de enero del 2005, o antes si se presenta un Expediente de Regulación de Empleo o se detiene la renovación de flotas, 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.

En el supuesto de que SEPLA hiciera uso de lo dispuesto en el párrafo anterior, a partir del momento de la supresión final de esta cesión, las cantidades de la prima de productividad establecida en el anexo 1-D se verían reducidas en un 16,84 por 100 a todos los Pilotos afectados por este Convenio.

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.

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 tercera.

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 socio-laborales 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 cuarta.

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 quinta.

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 Senior contemplado en el artículo 39 del VI 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 sexta.

La compañía Iberia, L.A.E., se compromete a elaborar y desarrollar un plan de formación empresarial para Comandantes y Copilotos.

Disposición final séptima.

Los anexos número 10 «Acuerdo de 28 de diciembre de 1994», número 11 «Acuerdo, Acta Extraordinaria, de 19 de febrero de 1996», número 12 «Operación "Air Europa" de 26 de marzo de 1998», que se incorporan al presente Convenio Colectivo serán de aplicación en tanto en cuanto no hayan perdido la vigencia que en los mismos se contiene y/o su contenido no esté incorporado o modificado en el articulado del Convenio Colectivo, en cuyo caso éste tendrá preferencia en su aplicación; en concreto quedan sin efecto el punto 13 del Acta Extraordinaria de 19 de febrero de 1996. Igualmente se acepta dejar sin efecto el punto 8 del capítulo II «Organización de Iberia» del citado Acuerdo de 28 de diciembre de 1994, sustituyéndolo por otro del siguiente contenido:

«La Dirección de la empresa se compromete a no segregar de la matriz Iberia la operación de vuelo permaneciendo integrada en Iberia, L.A.E., a su marca y derechos de tráfico. Si por cualquier causa se incumpliera dicho compromiso quedará sin vigor la clave 104 y, en consecuencia, la empresa cesará, de forma automática, de realizar los descuentos salariales que se contienen en dicha clave.»

ANEXO 1-A

Tabla salarial Tripulantes Pilotos

Niveles	ID	1C	1B	1A	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 H. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) 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
Precio horas hasta 167 horas Act. Lab. (1 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 horas desde 167,01 horas Act. Lab. en adelante (2 bloque)	3.928	3.683	3.452	3.194	2.931	2.657	2.379	2.095	1.612	1.409	1.205	999

Reducción salarial: Sueldo base, PRVG y antigüedad tienen una reducción salarial del 16,37 por 100.

Reducción salarial por cesión de actividad: 4,51 por 100.

Efectividad: 1 de enero de 1996.

Nueva tabla salarial Tripulantes Pilotos

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8
Sueldo base	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654	157.654
Prima razón viaje garantizada (setenta horas)	601.352	563.856	528.696	489.095	449.058	406.875	364.167	320.925	246.715	217.391	186.183	143.439
Precio hora atípica	7.913	7.419	6.957	6.435	5.909	5.354	4.792	4.223	3.246	2.860	2.450	1.887
Precio H. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) 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
Precio horas hasta 156,54 horas Act. Lab. (1 bloque)	3.842	3.602	3.377	3.124	2.869	2.599	2.326	2.050	1.576	1.389	1.189	918
Precio horas desde 156,55 horas Act. Lab. en adelante (2 bloque)	3.928	3.683	3.452	3.194	2.931	2.657	2.379	2.095	1.612	1.409	1.205	999

Reducción salarial: Sueldo base, PRVG y antigüedad tienen una reducción salarial del 16,37 por 100.
Efectividad: 1 de enero de 1997.

Nueva tabla salarial Tripulantes Pilotos

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8
Sueldo base	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965	160.965
Prima razón viaje garantizada (setenta horas)	613.980	575.697	539.799	499.366	458.488	415.419	371.815	327.664	251.896	221.956	190.093	146.451
Precio hora atípica	8.079	7.575	7.103	6.571	6.033	5.466	4.892	4.311	3.314	2.920	2.501	1.927
Precio H. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) 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
Precio horas hasta 156,54 horas Act. Lab. (1 bloque)	3.922	3.678	3.448	3.190	2.929	2.654	2.375	2.093	1.609	1.418	1.214	936
Precio horas desde 156,55 horas Act. Lab. en adelante (2 bloque)	3.928	3.683	3.452	3.194	2.931	2.657	2.379	2.095	1.612	1.409	1.205	999

Reducción salarial: Sueldo base, PRVG y antigüedad tienen una reducción salarial del 16,37 por 100.
Efectividad: 1 de enero de 1998.

Nueva tabla salarial Tripulantes Pilotos

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8
Sueldo base	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345	164.345
Prima razón viaje garantizada (setenta horas)	626.874	587.787	551.135	509.853	468.116	424.143	379.623	334.545	257.186	226.617	194.085	149.526
Precio hora atípica	8.248	7.734	7.252	6.709	6.159	5.581	4.995	4.402	3.384	2.982	2.554	1.967
Precio H. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) 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
Precio horas hasta 156,54 horas Act. Lab. (1 bloque)	4.005	3.755	3.521	3.257	2.990	2.709	2.425	2.137	1.643	1.448	1.240	955
Precio horas desde 156,55 horas Act. Lab. en adelante (2 bloque)	3.928	3.683	3.452	3.194	2.931	2.657	2.379	2.095	1.612	1.409	1.205	999

Reducción salarial: Sueldo base, PRVG y antigüedad tienen una reducción salarial del 16,37 por 100.
Efectividad: 1 de enero de 1999.

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 La prima de responsabilidad de Comandante queda establecida en las cantidades siguientes:

Prima responsabilidad Comandante

Flota	Año 1996	Año 1997	Año 1998	Año 1999
B-747	274.282	287.996	302.885	345.955
DC-10	274.282	287.996	302.885	345.955
A-340	274.282	287.996	302.885	345.955
B-757	255.451	268.224	282.091	322.204
A-300	255.451	268.224	282.091	322.204
A-320	235.031	246.783	259.542	296.449
MD-87	235.031	246.783	259.542	296.449
B-727	235.031	246.783	259.542	296.449
DC-9	235.031	246.783	259.542	296.449
Reducción salarial	16,37 %	15,90 %	15,436 %	13,815 %
Reducción salarial por cesión actividad	4,51 %	—	—	—

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 La prima de Copiloto queda establecida en la cantidad que a continuación se menciona, en 14 pagas anuales.

7.º Los Copilotos con consideración a Grado Senior percibirán la gratificación que a continuación se indica:

	Año 1996	Año 1997	Año 1998	Año 1999
Copiloto	18.132	19.039	19.999	20.979
Copiloto senior	7.282	7.646	8.031	8.425
Reducción salarial	16,37 %	15,90 %	15,455 %	15,043 %
Reducción salarial por cesión actividad	4,51 %	—	—	—

ANEXO 1-D

Prima de productividad

Los Pilotos percibirán, por este concepto las siguientes cantidades:

	Año 1996	Año 1997	Año 1998	Año 1999
Comandantes	140.256	143.061	146.065	149.132
Copilotos	99.004	100.984	103.105	105.270
Reducción salarial	16,37 %	16,37 %	16,37 %	16,37 %
Reducción salarial por cesión actividad	4,51 %	—	—	—

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 adicionalmente en un 16,84 por 100 a todos los Pilotos afectados por este Convenio.

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.

ANEXO 1-E

Gratificación complementaria

Los Pilotos percibirán por este concepto, las siguientes cantidades:

Niveles	Año 1996	Año 1997	Año 1998	Año 1999
1 D	208.759	212.934	217.406	362.685
1 C	195.741	199.656	203.849	340.069
1 B	183.535	187.206	191.137	318.862
1 A	169.789	173.185	176.822	294.982
1	155.889	159.007	162.346	270.832
2	141.245	144.070	147.095	245.390
3	126.421	128.949	131.657	219.635
4	111.408	113.636	116.022	193.553
5	85.648	87.361	89.196	148.800
6	75.467	76.976	78.592	131.110
7	64.634	65.927	67.311	112.291
8	49.796	50.792	51.859	52.948

Reducción salarial

Niveles 7 al 1D	16,37 %	16,37 %	16,37 %	10,020 %
Nivel 8	16,37 %	16,37 %	16,37 %	16,37 %

Reducción salarial por cesión de actividad

Niveles 8 al 1D	4,51 %	—	—	—
-----------------------	--------	---	---	---

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 14 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 Mutual, 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 determine 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.

Cláusula transitoria tercera.

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 cumpla los sesenta años, ambas partes seguirán manteniendo las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo, Concierto Colectivo, Fondo Solidario y Fondo Mutuo.

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 y Fondo Mutuo, 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.

Cláusula final primera.

En tanto se mantengan las situaciones actuales de reserva y excedencia especial, la compañía Iberia se compromete:

Abonar, con efectos desde el 1 de enero de 1994, a cada Piloto la cantidad de 543.262 pesetas mensuales en catorce pagas por año, al cumplir los sesenta años de edad. Esta cantidad se incrementará anualmente con arreglo al IPC 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. Con efectividad de 1 de enero de cada uno de los años 1997, 1998 y 1999, el incremento de los haberes será del 3,2 por 100, 2,0 por 100 y 1,8 por 100, respectivamente. Es decir, con efectividad de 1 de enero de 1999 se abonará la cantidad de 582.152 pesetas. A partir del 1 de enero del año 2000, y siguientes años, los haberes de los Tripulantes Pilotos en situación de reserva se actualizarán en el mismo porcentaje que el incremento salarial que se pacte para los Tripulantes Pilotos en activo.

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 IPC, pero deduciéndole 187.950 pesetas.

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.

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.

Cláusula final segunda.

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, L.A.E. en el Acta de Comisión Negociadora de 4 de octubre de 1990, incorporada como cláusula final primera de este mismo anexo.

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: 4.086 pesetas para 1996, 4.168 pesetas para 1997, 4.256 pesetas para 1998 y de 4.345 pesetas para 1999, por Piloto y mes en catorce mensualidades.

Dicha cantidad se reducirá en un 16,37 por 100.

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

ANEXO 4-I

Dietas de estancia y hospedaje por destacamento Tripulantes Pilotos

Para el año 1996:

Nacionales: 5.314 pesetas.

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: 87,73 \$ 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 \$ US.

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.

Para el año 1997:

Nacionales: 5.420 pesetas.

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: 87,73 \$ 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.

Para el año 1998:

Nacionales: 5.534 pesetas.

Extranjeras:

- A) Básico: 78,33 \$ USD.
B) 125 por 100: 97,91 \$ US.

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: 87,73 \$ 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.

Para el año 1999:

Nacionales: 5.650 pesetas.

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: 87,73 \$ 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.

ANEXO 4-II

Indemnización por destinos inferiores a dos años Tripulantes Pilotos

Para el año 1996:

Nacionales: 3.936 pesetas.

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.

- E) 80 por 100: 53,30 \$ 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.

Para el año 1997:

Nacionales: 4.015 pesetas.

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.

- E) 80 por 100: 53,30 \$ 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.

Para el año 1998:

Nacionales: 4.099 pesetas.

Extranjeras:

- A) Básico: 66,62 \$ USD.
B) 125 por 100: 83,28 \$ US.

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.

- E) 80 por 100: 53,30 \$ 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.

Para el año 1999:

Nacionales: 4.185 pesetas.

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.

- E) 80 por 100: 53,30 \$ 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

Para el año 1996:

Nacionales: 2.783 pesetas.

Extranjeras:

- 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.

Para el año 1997:

Nacionales: 2.839 pesetas.

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.

Para el año 1998:

Nacionales: 2.899 pesetas.

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.

Para el año 1999:

Nacionales: 2.960 pesetas.

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.

ANEXO 4-IV

Dietas por desplazamiento en vigor

Años	Dieta nacional — Pesetas	Dieta extranjera
1996	14.490	127,31 \$ USD o 14.490 pesetas
1997	14.780	127,31 \$ USD o 14.490 pesetas
1998	15.090	127,31 \$ USD o 14.490 pesetas
1999	15.407	127,31 \$ USD o 14.490 pesetas

ANEXO 4-V

Indemnización por renuncia a la recogida

Años	Importe — Pesetas
1996	23.838
1997	24.315
1998	24.826
1999	25.347

ANEXO 5

Relación de prendas de uniformidad inicial de los Tripulantes Pilotos

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

Para el supuesto de Pilotos de nuevo ingreso, el año natural en que ingresen en la compañía, recibirán una dotación de vestuario completa, no percibiendo ninguna indemnización.

En el año natural siguiente a su incorporación, se integrarán en el sistema general.

Para el colectivo de Pilotos, el sistema general es el siguiente:

a) Desde el 1 de enero de 1996 hasta el 31 de diciembre de 1998, una indemnización anual por vestuario por importe de 180.000 pesetas que estará disponible durante el mes de enero de cada año. A partir del 1 de enero de 1999, dicha indemnización por vestuario queda establecida en 188.000 pesetas anuales.

b) La confección de un uniforme a medida por el procedimiento que se acuerde entre SEPLA-Iberia, y el proveedor correspondiente, siendo el importe del mismo por cuenta de la compañía, quien lo abonará directamente al proveedor y que estará compuesto por:

Una chaqueta.
Una gorra.
Dos pantalones.

c) La compañía, por su parte, seguirá haciendo entrega de las maletas y cartera de vuelo especificadas en el Reglamento de Vestuario.

Para la reposición de las maletas y cartera de vuelo deberá transcurrir como mínimo los siguientes plazos:

- Maleta grande: Cuatro años.
- Maleta pequeña: Dos años.
- Cartera de vuelo: Tres años.

Desde la implantación del nuevo modelo (con o sin ruedas) de cartera de vuelo, la reposición se realizará a partir de los cuatro años y el siguiente período de reposición comenzará a contarse desde el año en que el Tripulante haya retirado la maleta o cartera.

El importe mencionado en el apartado a), será utilizado por los Tripulantes Pilotos, a su criterio, en la reposición de las prendas de vestuario con la periodicidad establecida en el Reglamento de Vestuario.

Para el caso de cese en vuelo, en el año natural en que éste se produzca, se hará entrega de las prendas que correspondan y de la indemnización por vestuario completa, según el sistema general, independientemente de la fecha concreta en que el cese tenga lugar.

ANEXO 6

Vacaciones

A) Normas generales:

1. 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.

No obstante, el Piloto puede solicitar sus días de recuperación, juntos o separados, de acuerdo con su flota, en período distinto al de sus vacaciones, excepto en período de verano. El Tripulante disfrutará los días de recuperación que le correspondan dentro del año natural.

2. 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.

3. 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.

4. 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 ocupen cargos de Mando Superior en las Unidades Orgánicas correspondientes, como son:

- Director.
- Director adjunto,
- Asesores de Alta Dirección.
- Subdirectores.
- Jefe de Seguridad en Vuelo.
- Jefes de Flota.
- Instructores e Inspectores.
- Oficiales de Seguridad en Vuelo.

Los Mandos anteriormente citados, a excepción de los Instructores, Inspectores y Oficiales de Seguridad en Vuelo, no formarán parte del cupo general de vacaciones, pudiendo disfrutarlas cuando las necesidades de la compañía lo permitan. La puntuación anual a acumular será la correspondiente a los períodos disfrutados.

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

A los Inspectores, Instructores y Oficiales de Seguridad en Vuelo, si hubiera más de uno de cualquiera de ellos, le serán de aplicación 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	1.ª quincena	2.ª quincena
Julio, agosto	24	12	12
Septiembre	16	10	6
Junio	12	4	8
Abril, mayo	8	4	4
Diciembre	6	—	6
Enero	4	4	—
Febrero, marzo, octubre y noviembre	—	—	—

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 05 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 o de una banalización, se les asignará la puntuación que resulte de sumar la que tenían al iniciar tal situación más el incremento medio mensual del tiempo permanecido en aquélla, de todos los Pilotos de su misma función.

C) Peticiones.—La compañía hará llegar a cada Tripulante Piloto, junto con la programación del mes de septiembre, el impreso de solicitud de vacaciones del año siguiente.

Hasta el 10 de octubre, cada Piloto interesado hará llegar a su Jefatura de Flota, por medio del citado impreso, 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 Pilotos que permutan, 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 de las flotas de Largo Radio (B747, DC10, A340 y B767 o flotas que los sustituyan), y hasta un máximo del 10 por 100 de las vacaciones anuales de todos los Tripulantes de las flotas de Corto y Medio Radio. 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 función.

En caso de tener lugar modificaciones en el cupo, la flota estará obligada a ofrecer las ampliaciones a los Pilotos que hubieran solicitado dichos períodos, siguiendo el procedimiento general establecido. A los Pilotos que acepten el nuevo período, anteriormente por ellos solicitado, se les considerará como voluntario, devengando la puntuación correspondiente. Si no hubiera ningún Piloto voluntario se continuará con la de forzosos.

Enfermedad en vacaciones: El período de vacaciones, una vez comenzado, se interrumpirá 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 del año en curso. Si no fuese posible, por continuar en tal fecha en situación de baja o no existir cupo disponible, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento o en el primer cupo disponible. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período, y la puntuación que corresponda al período interrumpido.

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 las vacaciones en cada uno de los períodos de enero a abril, de junio a septiembre y el compuesto por mayo, octubre, noviembre y diciembre con carácter forzoso.

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 forzosos, 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.

No obstante lo anterior, los destacamentos y destinos en el extranjero sólo podrán ser ofertados a los Pilotos pertenecientes al escalafón único de Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

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 punto por mes.

Destino superior a dos años: 0,60 punto 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 o destinado, 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 puntuación que les corresponda, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 48.

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 asignársele 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.

En cuanto a la consideración de accidente de trabajo o enfermedad profesional se estará a lo que, en cada momento, establezca la normativa vigente.

Artículo 3. *Normas comunes.*

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

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentársele, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes, que tendrán a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor 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, y se estará a lo dispuesto en el artículo 139.

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, resarcíendose 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 días 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 11 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 el Acuerdo de 3 de septiembre de 1992 o en el vigente en cada momento.

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.

f) TENE0 se compromete a designar Vocal del Consejo de Administración de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», 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 decidiera 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, Líneas Aéreas Españolas».

g) Durante la vigencia del Plan de Viabilidad se crean las siguientes Comisiones:

Comisión de Gastos e Inversiones (CEGI).

Comisión de Flotas.

Comisión de seguimiento y control del Plan de Viabilidad.

Comisión de Análisis y adecuación del Plan de Viabilidad.

Durante la vigencia del Convenio, «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», acepta otorgar los mismos reconocimientos y garantías que tienen los Delegados Sindicales a quienes sean designados por SEPLA miembros titulares de las anteriores Comisiones.

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 Copiloto, 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.

ANEXO 10

Acuerdo de 28 de diciembre de 1994

En Madrid, siendo la una horas del día 28 de diciembre de 1994, se reúnen las personas que se relacionan a continuación:

En representación de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas»:

Don Javier Salas Collantes.

Don Miguel Cuenca Valdivia.

Don Juan A. Sáez Elegido.

Don Juan Losa Montañés.

Don Sergio Turrión Barbado.

En representación de SEPLA-Iberia:

Don Armando Guajardo Fajardo-Chaves.

Don Santiago Martínez Martínez.

Don Jesús García Sánchez.

Don Mario Durán Montero.

Don Pedro García Álvarez.

Don Daniel González Tur.

Don Ricardo Ramos Losantos.

Don Valentín Paniagua Quevedo.

Don Arturo Gómez Rivera.

EXPONEN

CAPÍTULO II

Iberia ha puesto en práctica, en el marco del plan estratégico de 1991, las medidas de ajuste y mejoras de productividad previstas en el mismo, pese a ello la situación de la compañía ha empeorado produciéndose unos resultados económicos de elevadas pérdidas y con unas perspectivas patrimoniales y financieras que amenazan su viabilidad.

Ello ha sido fundamentalmente debido a una incidencia superior a la prevista en la recesión de la economía mundial y específicamente de la del sector de transporte aéreo, así como a la mayor apertura de nuestros mercados a la competencia.

Siendo conscientes las partes de que las condiciones del mercado en que actúa Iberia se están modificando tanto por el adelanto de la liberalización del mercado doméstico y de los servicios aeroportuarios españoles como por el nuevo marco regulador altamente competitivo del mercado europeo, se hace necesario adoptar una política de defensa de los ingresos poniendo en marcha actuaciones similares a las que realizan las compañías líderes del sector, con el fin de lograr el objetivo de fortalecer su posición en los mercados prioritarios.

A los anteriores objetivos, la Dirección de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», buscará el apoyo de las Administraciones Aeronáuticas Nacionales de las compañías participadas, de manera que se coordinen, en la medida en que la Ley Aeronáutica de cada país lo permita, las decisiones de estas Administraciones Aeronáuticas con la gestión más eficiente de sus compañías nacionales.

Adicionalmente se procederá a una ampliación de capital que dote a la Empresa de una estructura de balance en línea con las del Sector y que asegure su estabilidad.

Para la consecución de los anteriores objetivos, ambas partes están de acuerdo en la necesidad de propiciar el diálogo permanente entre la Dirección de la compañía y la Sección Sindical de SEPLA, al igual que con el resto de los trabajadores de la empresa, para hacer olvidar la crisis vivida, y desarrollar eficazmente la política de viabilidad adoptada en el presente Acuerdo, aglutinando en torno a la Dirección a todos los estamentos de la empresa.

SEPLA-Iberia hace constar sus reservas sobre la oportunidad y la eficacia de la incorporación de UGT y CC.OO. a la Comisión Ejecutiva de la compañía, por las consecuencias disuasorias que para la entrada de nuevos accionistas pueda tener la insólita presencia sindical en tal ámbito de decisión, en comparación con las empresas de la competencia.

La Sección Sindical de SEPLA en Iberia hace constar que el sacrificio que adopta lo hace en función de las expectativas creadas entre la totalidad del personal de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», respecto a la búsqueda de una alternativa que asegure, al menos, a medio plazo, sus puestos de trabajo, pues habrá que esperar algún tiempo para comprobar si este nuevo ejercicio de definición de un Plan de Viabilidad se lleva a buen término.

No obstante todo lo anterior, las partes consideran imprescindible, al buen fin de la viabilidad de la empresa, que la gestión empresarial del grupo sea autónoma en sus decisiones para lograr el desarrollo más eficaz de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

Por todo ello, ambas partes de común acuerdo y en la representación que ostentan,

ACUERDAN

CAPÍTULO I

Saneamiento financiero

Con el objeto de dotar a «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», de una estructura financiera saneada y teniendo en cuenta las posibilidades reales del accionista, se propondrá una ampliación de capital por valor de 130.000.000.000 de pesetas.

Adicionalmente a estos 130.000.000.000 de pesetas se procederá a un último tramo al final de la vigencia del plan, es decir, en 1997, a realizar por inversores privados por una cuantía a determinar en el entorno de los 25.000.000.000 de pesetas.

Con la inmediatez que permita una buena venta, la empresa procederá a la enajenación de parte de las participaciones en las compañías americanas, y resto de activos de grupo, en base a una programación en 1995-1996-1997, de manera que se obtenga recursos propios dentro del Plan de Viabilidad.

A medio plazo, la Dirección y el accionista principal procurarán la captación de recursos adicionales privados, cuidando TENEÓ de mantener la gestión y control de la compañía.

Organización de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas»

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, Líneas Aéreas Españolas».

2.º Ambas partes valoran positivamente los efectos económicos que supone la reabsorción por «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», del trabajo cedido a Viva Air y la dedicación de esta compañía al mercado chárter, por ello:

«Iberia, Líneas Aéreas Españolas», 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 chárter, de manera que se alcance la máxima actividad económica y de operación de vuelo.

Durante el año 1995 se transferirán a la matriz «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», el resto de las líneas regulares de «Viva Air». En el supuesto de que por causas imprevisibles no se pudiera cumplir en 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, Líneas Aéreas Españolas», 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, Líneas Aéreas Españolas», 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, Líneas Aéreas Españolas», el mismo tiempo que en sus compañías de origen.

5.º En lo sucesivo, «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», 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, Líneas Aéreas Españolas», 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, Líneas Aéreas Españolas».

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 área 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, Líneas Aéreas Españolas», de la gestión de la actividad de vuelo de sus participadas.

La centralización de la programación de vuelos de todo el grupo en «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

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, Líneas Aéreas Españolas».

CAPÍTULO III

Productividad

Se establece un objetivo de mejora de productividad del 23 por 100.

La Dirección de la empresa pondrá en marcha los mecanismos necesarios con el objetivo de reducir 141 Pilotos, mediante bajas voluntarias incentivadas y pase a la reserva anticipada.

Las bajas se producirán 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 «reserva anticipada» a la cual se accederá, en cualquier caso, de forma voluntaria, conforme queda desarrollado en el anexo 1 de este Acuerdo.

La Sección Sindical de SEPLA acepta el compromiso de facilitar los medios humanos necesarios para afrontar este programa y adicionalmente cualquier otro puntual que sea preciso adoptar para mejorar la situación competitiva de la compañía, ya sea mediante franquicias u otras modalidades (chárter, carga, etc.), siempre dentro de la vigencia del presente acuerdo.

Se crea una nueva situación de licencia no retribuida, adicional a las contempladas en Convenio Colectivo, durante la vigencia del presente acuerdo, y con las mismas condiciones a la regulada en el artículo 47, apartado b), del citado Convenio Colectivo, cuya duración estará comprendida entre los quince días y los seis meses. La concesión de las mismas estará sujeta a la voluntariedad de ambas partes.

CAPÍTULO IV

Plan de Reducción de Gastos (PREGA)

La Sección Sindical de SEPLA en Iberia apoya los objetivos del programa.

Ambas partes se comprometen a negociar sobre una base no puramente de reducción de los gastos existentes, sino también sobre la reconsideración de la conveniencia o no de la existencia de determinadas partidas de gasto.

Asimismo, aquellas partidas que afecten a los derechos actualmente reconocidos a los Tripulantes Pilotos en Convenio Colectivo serán objeto de negociación específica (vestuario, transporte, hoteles, etc.), en dicho ámbito, entre el SEPLA y la Dirección de la compañía.

La Dirección se compromete a la inmediata racionalización de los gastos de representación, que deberá ser justificada su conveniencia.

Se acuerda la participación en el seno de la Comisión Extraordinaria de Gastos e Inversiones (CEGI), de un representante de la Sección Sindical de SEPLA en Iberia.

Reducción de otros gastos sociales

La Presidencia del INI-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 trabajo para todos los colectivos 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 hay alguna sentencia en este sentido.

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—, que no podrá perjudicar los derechos actualmente reconocidos al personal en la reserva por la compañía «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», en el acta de Comisión Negociadora Extraordinaria de 4 de octubre de 1990.

CAPÍTULO V

Actuaciones sobre ingresos y explotación

Ambas partes, en un escenario que contempla reducciones de cuota y descenso del ingreso unitario (YIELD), en términos reales, se compromete

a desarrollar una política de defensa de los ingresos que no suponga un aumento de los costes, para lo cual, se fija como objetivo un incremento de los ingresos del 6,6 por 100 entre 1993 y 1996.

La Dirección de la compañía en línea con lo anterior, se compromete, dentro de la vigencia del presente acuerdo, a desarrollar y aplicar las siguientes líneas de actuación para lograrlo:

Gestión integrada de la red de Iberia y sus participadas.

Centralización de la programación de vuelos.

Mejora de la eficacia de la gestión comercial de pasaje, y una política comercial más agresiva en la búsqueda de trabajo de mantenimiento que cubra las posibilidades que proporcionan nuestras instalaciones actuales.

El mantenimiento de los aviones de las compañías del grupo, se deberá realizar en las instalaciones de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», siempre que lo permita la capacidad productiva de la compañía y que lo posibilite los precios de referencia de la competencia y la índole técnica del mantenimiento a realizar.

Dada la liberalización del sector con una competencia emergente en el handling a terceros, Iberia deberá posicionarse en el mercado en base a una competitividad en precios y a la mejora de la calidad de servicio.

En base al punto anterior, las compañías del grupo contratarán sus servicios con la Unidad de Handling de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», si bien se mantendrán las situaciones existentes a la firma del presente acuerdo, en cuanto al Handling propio de las compañías del grupo.

En los acuerdos o alianzas que se concreten, se favorecerá el Diseño de Red del Grupo, y la búsqueda de alianzas tendrá como objetivo el de integrar la Red de Tráfico del Grupo en una red que permita paulatinamente la máxima cobertura mundial para nuestros clientes.

Como consecuencia de las pérdidas existentes en diversas líneas, que cubren trayectos estratégicos y de «Servicio Público» para el país, ambas partes acuerdan hacer las gestiones oportunas con el Ministerio de Transportes para recabar una compensación por importe de las pérdidas que producen dichas líneas.

Desarrollo y aplicación de una agresiva política comercial de captación del mercado de carga, que crece actualmente a un ritmo no inferior al 15 por 100 anual.

Actuaciones en explotación

Las decisiones de gestión de todo tipo en las compañías participadas, se coordinarán necesariamente a la política estratégica definida por «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

Se procederá a la revisión total de la política de interconexiones de la totalidad del grupo (Europa y América), convirtiendo Madrid en un auténtico centro de distribución (hub).

Elaboración de un mapa de conexiones del grupo.

Se procederá a la racionalización en el gasto que la movilidad del personal comercial presente en los distintos mercados que ocasiona.

Reconsideración de la estructura de oficinas «off line» del grupo, y su posible sustitución por agentes generales (GSA).

Definición de la política comercial y tarifaria según mercados, desde y para «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», buscando la máxima rentabilidad.

CAPÍTULO VI

Renovación de flotas

Una vez procedido al saneamiento financiero de la compañía, se hace imprescindible la aplicación de un plan sistemático y racional de renovación de la flota, fundamentalmente para atender el mercado de largo recorrido, bajo criterios de adquisición (compra, leasing o cualquier otra forma mercantil), de aeronaves, basados en premisas técnicas y económicas que permitan a «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», competir ventajosamente con las empresas de nuestro entorno.

A tal efecto, se llevará a cabo una paulatina simplificación y homogeneización de los tipos de avión por segmentos de mercado que abarate los costes de explotación, formación, reciclaje de tripulantes, etc.

Se crea un grupo de trabajo integrado por expertos de la compañía y un representante designado por SEPLA-Iberia, con objeto de abordar, en un plazo máximo de seis meses, la elaboración de un plan de flotas que permita conseguir los objetivos expuestos en los dos párrafos anteriores, comprometiéndose la empresa a que las primeras aeronaves que se incorporen en el plazo de cuatro años, sean conforme al plan elaborado.

El grupo de trabajo comenzará su labor con el análisis de la adecuación del «Airbus A.340» a las necesidades de la actual red de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

CAPÍTULO VII

Nuevo marco de relaciones laborales*Comisión de interpretación extraordinaria*

Transcurridos siete días, a contar desde la fecha de firma del presente acuerdo, se reunirá la Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo, con el fin de solucionar definitivamente los temas pendientes existentes en el seno de dicha Comisión.

Política salarial

1.º Reducción salarial.

Una vez efectuada la consolidación en tablas de los incrementos por IPC pactados en el artículo 132 del vigente Convenio Colectivo para los años 1993 y 1994, se procederá a una reducción salarial equivalente a los incrementos anteriores más un 8,5 por 100 sobre los conceptos salariales fijos.

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

El concepto de prima de productividad devengado en 1994 se abonará, pero no se consolidará en las tablas de 1994.

2.º Salarios años 1995 y 1996.

Se modifica el vigente Convenio Colectivo de manera que para el año 1995 no se aplique el incremento del IPC pactado.

Para dicho año y 1996, SEPLA-Iberia accede a la congelación salarial. El concepto de prima de productividad correspondiente a 1995 se abonará en enero de 1996, no consolidándose en tablas.

Las cuantías de las dietas recogidas en el artículo 129 del Convenio Colectivo quedan fijadas en las siguientes cantidades: Nacional 14.000 pesetas; extranjera, 14.000 pesetas o 123 USD.

En 1996, la dieta subirá en igual medida que la previsión del IPC.

3.º Cesión de actividad.

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

Las Direcciones de Operaciones y Planificación, organizarán la distribución de esta cesión que supondrá un ahorro neto de 968.000.000 de pesetas/año.

La Dirección procederá a una reducción de la prima de mandos en un 10 por 100 adicional.

4.º Otras compensaciones.

En enero de 1995 se abonará a los Pilotos una paga extraordinaria y no consolidable, de importe equivalente a la prima de productividad de 1994.

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 IPC reales de los años 1993 y 1994.

Igualmente, después de la ampliación se realizará otra paga extraordinaria por importe equivalente al 20 por 100 de las cantidades por los IPC reales de los años 1993 y 1994. Esta paga se abonará en acciones de Iberia con un descuento del 10 por 100 sobre el valor teórico contable después de la ampliación y una garantía de recompra en dos años con prima del 10 por 100 sobre aquel valor teórico contable. Con todas estas compensaciones se considera que quedan satisfechas todas las obligaciones salariales relacionadas con los pagos y los años de referencia.

5.º Reducción de plantilla.

La Dirección establecerá un programa de bajas, al margen de las puramente vegetativas, a través de prejubilaciones que afectará de manera voluntaria a 15 personas.

6.º Participación en beneficios.

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.

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

c) Tras la celebración de la Junta general ordinaria del cierre de ejercicio, 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.

7.º Participación accionarial.

Ambas partes acuerdan un procedimiento según el cual los Pilotos de la compañía participarán en el futuro en el accionariado de la misma de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Se ofrecerán acciones a todo el colectivo de Pilotos por una cuantía de 1.650.000.000 de pesetas en compensación al sacrificio salarial que en el presente acuerdo se pacta, al valor teórico contable tras la ampliación de capital propuesta, con un descuento del 10 por 100.

b) Con objeto de facilitar la compra de estas acciones, se proveerá un crédito personal pagadero el día 1 de enero de 1997.

c) Por parte del actual tenedor de las acciones se hará una oferta de compra de las mismas a un precio del valor teórico contable fijado en el punto a) con una prima del 10 por 100. Será prerrogativa de los trabajadores el ejercer su derecho de venta de las mismas al precio arriba indicado el 1 de enero de 1997.

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.

Convenios Colectivos

Ambas partes acuerdan que la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo prorrogue la vigencia de todos aquellos artículos que se vean afectados por el presente acuerdo hasta el 31 de diciembre de 1996.

No obstante lo anterior, queda derogado el compromiso de no disminución de la plantilla de Pilotos recogido en la disposición final segunda del V Convenio Colectivo.

Ambas partes valoran, de mutuo acuerdo, que dicha renuncia al derecho de los Pilotos al mantenimiento de plantilla supone un ahorro adicional para la Compañía no inferior a 2.400.000.000 de pesetas durante la vigencia del V Convenio y del presente acuerdo.

En contraprestación a dicha cesión, se oferta al Grupo de Pilotos 1.200.000.000 de pesetas en acciones en las mismas condiciones que las fijadas en el punto séptimo anterior.

Se acuerda que la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo incorporará al texto del mismo el acta de la Comisión Negociadora Extraordinaria de 4 de octubre de 1990.

CAPÍTULO VIII

Participación*Participación sindical en el Consejo de Administración*

En función de la participación accionarial que adquieren los Tripulantes Pilotos y en su representación incluso más allá de la vigencia del presente acuerdo, formará parte del Consejo de Administración de la compañía una persona designada por la Sección Sindical de SEPLA-Iberia.

Comisión de seguimiento y control del plan

Se constituirá en el seno de la empresa una Comisión Paritaria entre la Dirección y la Sección Sindical del SEPLA.

La Comisión se reunirá con carácter ordinario con una periodicidad bimestral y se dotará de su propio reglamento de funcionamiento.

Los aspectos a tratar en el seno de esta Comisión serán los siguientes:

Puesta en marcha, seguimiento y control del cumplimiento de los acuerdos alcanzados.

Adaptación de los acuerdos suscritos a la marcha de la compañía, durante los años de vigencia del plan.

La Dirección pondrá a disposición de la parte social, a la firma del presente acuerdo, la documentación relativa a las áreas comercial, económico-financiera y de personal, de manera que, con carácter previo al inicio de sus reuniones, la Comisión conozca la real situación económica de la compañía.

Los trabajos de esta Comisión se iniciarán a partir de la fecha de la firma de este acuerdo y finalizarán el 31 de diciembre de 1996.

Comisión de análisis y adecuación del Plan de Viabilidad

Se crea una Comisión de análisis y adecuación del Plan de Viabilidad, formada por miembros designados por el Consejo de Administración en representación de la propiedad, y representantes de SEPLA-Iberia, que deberán finalizar sus trabajos y conclusiones antes del 1 de julio de 1.995.

El plan de viabilidad deberá contemplar necesariamente las líneas maestras que en el presente acuerdo se definen, referidas a todos los aspectos del Grupo «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

En particular, se contemplarán los aspectos de organización, de personal y mandos del grupo Iberia.

La totalidad de los gastos de estudio y de elaboración por parte del equipo profesional nombrado en representación de SEPLA serán a cargo de la compañía Iberia, previa presentación y aprobación por la misma del presupuesto correspondiente.

Disposición final primera. *Vigencia.*

La vigencia y contenido de este acuerdo queda supeditada al cumplimiento de las condiciones siguientes:

Aprobación por parte del Consejo de Administración de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», y de TENEEO.

Aprobación por la Asamblea del colectivo de Pilotos.

Disposición final segunda. *Expedientes de regulación de empleo.*

Durante la vigencia del presente acuerdo y respecto al colectivo afectado por el mismo, no se formulará expediente alguno de regulación de empleo ni cualquier otra reducción de plantilla mediante fórmulas distintas a las contempladas en el presente acuerdo.

Disposición final tercera.

Los acuerdos precedentes no serán de aplicación al personal en la reserva, salvo lo dispuesto en el capítulo reducción de otros gastos sociales.

Sus haberes se actualizarán conforme a lo previsto en el acta del 4 de octubre de 1990 para el año 1994, permaneciendo congelados en 1995 y 1996.

Disposición final cuarta.

Los acuerdos que aquí se alcanzan son de exclusiva aplicación a los Tripulantes Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», por lo que las políticas que eventualmente pudiera la Dirección pretender implantar en «Aviaco», deberán ser necesariamente negociadas con la Sección Sindical de SEPLA en «Aviaco», sin que se pueda entender que el presente acuerdo condicione dichas negociaciones.

Disposición final quinta.

La compañía se compromete con los Pilotos procedentes del programa futura a renegociar las fórmulas de devolución del préstamo que tienen concertado, para conseguir la reducción efectiva de la cuota mensual a pagar.

Adicionalmente, la empresa estudiará las medidas financieras oportunas con respecto al crédito abierto, en relación con el personal no incorporado a «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», con el objetivo de reducir los costes de dicho crédito.

Disposición derogatoria.

Este acuerdo quedaría sin efecto en el caso de que no se aprobara por la Unión Europea una reestructuración financiera como la contemplada en este documento.

ANEXO 1

Reserva anticipada

Cese voluntario de actividad en vuelo

Primero.—Durante los años 1994, 1995, 1996 y 1997, todos los Tripulantes 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.

Segundo.—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 14 pagas.

Tercero.—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 y al Fondo Mutuo.

Cuarto.—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 Mutuo, etc.).

Quinto.—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 vigente Convenio Colectivo, y de acuerdo con las condiciones establecidas en el acta de 4 de octubre de 1990.

ANEXO 11

Acuerdo de 19 de febrero de 1996

Acta extraordinaria

En Madrid a 19 de febrero de 1996.

REUNIDOS

De una parte:

Don Javier Salas Collantes.
Don Miguel Cuenca Valdivia.
En representación de TENEEO, y

Don Juan Sáez Elegido.
Don Juan Losa Montañés.
Don Sergio Turrión Barbado.
En representación de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

De otra parte: Los miembros de la Sección Sindical de SEPLA en Iberia:

Don Mario Durán Montero.
Don Daniel González Tur.
Don Pedro García Álvarez.
Don Valentín Paniagua Quevedo.
Don Arturo Gómez Rivera.
Don Pedro de León Morales.
Don José Luis Gómez Piqueras.
Don Juan José González González.
Don Bernardo Obrador Vidal.
Don Jorge Trías Sagnier (Asesor Jurídico).

En presencia de los mediadores designados al efecto, don Juan Miguel Antoñanzas Pérez-Egea y don Juan Antonio Ortega Díaz-Ambrona,

EXPONEN

I. Que el día 28 de diciembre de 1994 se firmó entre las partes un acuerdo sobre Saneamiento Financiero, Organización, Productividad, Nuevo Marco de Relaciones Laborales, entre otros extremos.

II. Que durante el año 1995 surgieron discrepancias entre ellas sobre la interpretación, ejecución y cumplimiento del mencionado acuerdo.

III. Que tras un período de huelgas convocadas por SEPLA en noviembre de 1995 se acordó establecer una mediación cuyas condiciones se establecieron en acuerdo firmado el 11 de diciembre de 1995.

IV. Que las partes son conscientes de la necesidad de llegar a un acuerdo para asegurar la viabilidad de la compañía Iberia en las nuevas circunstancias del mercado del transporte aéreo caracterizado por una mayor competitividad y desregulación.

V. Que con fecha 31 de enero de 1996, la Comisión de las Comunidades Europeas adoptó decisión concerniente a la recapitalización de la compañía «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», y consideró que una aportación de capital de 87.000.000.000 de pesetas no constituía ayuda de Estado, previéndose, en determinadas condiciones, la aportación de otros 20.000.000.000 de pesetas adicionales.

VI. Que ambas partes consideran conveniente iniciar una nueva fase en sus relaciones laborales en correspondencia a las necesidades de futuro, adaptando el acuerdo suscrito el 28 de diciembre de 1994 a las nuevas circunstancias, y en su virtud convienen el contenido de la siguiente

Acta extraordinaria

1. Vigencia del acuerdo de 28 de diciembre de 1994.

Se declara la vigencia del acuerdo de 28 de diciembre de 1994 (en adelante acuerdo), y queda revalidado en todos sus términos con las modificaciones que en este acta se contienen.

2. Cláusula derogatoria del acuerdo de 28 de diciembre de 1994.

La cláusula derogatoria prevista en el acuerdo queda referida al cumplimiento de la aportación de capital de 107.000.000.000 de pesetas aprobada por la Unión Europea en las condiciones establecidas por ella.

Las partes consideran, de acuerdo con la Unión Europea, que esta aportación dota a Iberia de una estructura financiera adecuada.

3. Ampliación de capital.

El párrafo I del capítulo I del acuerdo de 28 de diciembre de 1994, Saneamiento Financiero, queda redactado de la manera siguiente:

Con el objeto de dotar a «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», de una estructura financiera saneada se llevará a cabo una ampliación de capital de 107.000.000.000 de pesetas, a efectuar en un primer tramo de 87.000.000.000 de pesetas y un segundo tramo de 20.000.000.000 de pesetas en las condiciones establecidas por la Unión Europea.

Las restantes referencias en el acuerdo a 130.000.000.000 de pesetas se entenderán hechas a la mencionada cifra de 107.000.000.000 de pesetas.

4. Participación en beneficios.

La base de aplicación del porcentaje de participación previsto en el párrafo a) del apartado 6.º «Participación en beneficios» del capítulo VII del acuerdo 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), que sirvió de referencia en el acuerdo de 28 de diciembre de 1994.

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

Para el ejercicio 1995 se aplicará, en todo caso, lo que determina el citado apartado 6.º del acuerdo, en sus párrafos a) y b). La base bruta que hoy se prevé es de 28.189.000.000 de pesetas (base de cálculo de 21.702.000.000 de pesetas más base impacto financiero de 6.487.000.000 de pesetas). La cifra definitiva se determinará al cierre del ejercicio según los criterios de aplicación antes indicados. Se abonarán las cantidades correspondientes a los diez días de aprobadas las cuentas por la Junta general ordinaria.

5. Participación accionarial.

A) El apartado 7.º del capítulo VII del acuerdo se entenderá en los términos que siguen:

TENEO concederá al colectivo de Pilotos una opción de compra individual sobre acciones de Iberia de su propiedad por valor total de 2.850.000.000 de pesetas (1.650.000.000 de pesetas previstos en el párrafo a) del apartado 7.º y 1.200.000.000 de pesetas establecidos en el párrafo cuarto del apartado de «Convenios Colectivos», ambos del capítulo VII), 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 a el teórico contable de 31 de diciembre de 1995 la ampliación de 87.000.000.000 de pesetas con un descuento del 10 por 100.

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

B) Subsiste la previsión de distribución individual de las acciones prevista en el párrafo d) del mencionado apartado 7.º del capítulo VII del acuerdo.

C) La «otra paga extraordinaria» mencionada en el apartado 4.º «Otras Compensaciones» del capítulo VII del acuerdo se llevará a efecto tan pronto se haya producido el total desembolso del primer tramo de la ampliación de capital de 87.000.000.000 de pesetas y será de importe equivalente al 20 por 100 de las cantidades por los IPC 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 por TENEO en dos años con prima del 10 por 100 sobre dicho valor sin el descuento.

Dicha cantidad queda establecida en 462.000.000 de pesetas.

6. Convenios Colectivos.

A) El contenido del acuerdo de 28 de diciembre de 1994 se incorpora, en sus propios términos, al Convenio Colectivo. Dicho acuerdo se añadirá como anexo al citado Convenio. El acuerdo se une a este documento como anexo I.

Se prorrogará la vigencia de todos aquellos artículos del Convenio Colectivo que sean regulados por el repetido acuerdo, hasta 31 de diciembre de 1996.

B) Asimismo, y al resultar modificado el acuerdo de 28 de diciembre de 1994 por los Acuerdos de 19 febrero 1996, se incorporará al V Convenio Colectivo el acta de acuerdo de la Comisión Negociadora del V Convenio Colectivo de Tripulantes Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas, Sociedad Anónima», identificada como anexo III que se acompaña a este acuerdo, en la que se recogen expresamente las modificaciones habidas al acuerdo de 28 de diciembre de 1994.

En todo aquello no específicamente expresado en dicha acta se entenderá vigente lo regulado en el acuerdo de 28 de diciembre de 1994.

C) Se constituirá en el domicilio social de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», la Mesa de Negociación del VI Convenio Colectivo entre la empresa y sus Tripulantes Pilotos el día 21 de febrero de 1996.

7. Conflictos colectivos.

Tras la consecución de este acuerdo, la Sección Sindical del SEPLA-Iberia se compromete, de forma inmediata, a retirar los conflictos colectivos que actualmente tiene planteados contra «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

8. Interrupción de la prescripción de las acciones legales.

Las partes expresamente declaran interrumpida la prescripción de las acciones legales que pudieran ejercer los Pilotos frente a los descuentos salariales que se han venido produciendo en las nóminas, claves 104 y 112, desde el mes de febrero de 1995, así como las de reclamación de cualquier otro perjuicio derivado del acuerdo de 28 de diciembre de 1994. El cómputo de la prescripción se iniciaría, de nuevo, desde la fecha en que la Sección Sindical de SEPLA en Iberia procediera a denunciar, frente a esa compañía, el acuerdo de 28 de diciembre de 1994 o los presentes acuerdos por no ser ratificados en la Asamblea de Pilotos, que a tal fin convocará la Sección Sindical.

9. Participación de SEPLA-Iberia en el Consejo de Administración.

TENEO se compromete a designar Vocal del Consejo de Administración de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», con plenitud de derechos y obligaciones a quien desempeñe en cada momento el puesto de Jefe de la Sección Sindical de 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 decidiera la Sección Sindical del SEPLA-Iberia, comunicándolo por escrito a TENEO.

A propuesta del Consejo de Administración, dicho Vocal participará en las Comisiones de Inversiones, Personal y Seguridad del Consejo de Administración de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

10. Comisión de Interpretación Extraordinaria.

Ambas partes proceden en este acto a la firma del acta de la Comisión de Interpretación Extraordinaria prevista en el capítulo VII del acuerdo de 28 de diciembre de 1994 y que se adjunta como anexo II.

11. Plan de flotas.

Se crea una Comisión de Flotas con el fin de elaborar un nuevo Plan de Flotas para el Grupo Iberia.

En ella se integrará el grupo de trabajo previsto en el acuerdo de 28 de diciembre de 1994 y un equipo designado por SEPLA-Iberia que haya participado en la Comisión de Análisis y Adecuación del Plan de Viabilidad.

Las conclusiones de dicha Comisión deberán elevarse a definitivas antes del 1 de junio de 1996.

12. Plan de viabilidad de Iberia.

Se crea una Comisión de Análisis y Seguimiento del Plan de Viabilidad, formada por miembros del Consejo de Administración, en representación de la compañía, y así como un equipo de representantes del SEPLA-Iberia.

13. Cláusula de tratamiento más favorable.

Cualquier tratamiento más favorable que pudiera obtener otro colectivo de la compañía en aplicación del acuerdo de 29 de noviembre de 1994, o de futuros acuerdos, la empresa lo aplicará al colectivo de Pilotos, a no ser que se oponga a ello SEPLA-Iberia. Se entiende que el tratamiento más favorable habrá de referirse a bases homogéneas con este acuerdo y a materias en él contenidas.

14. Ratificación.

La presente acta extraordinaria habrá de ser ratificada por la Asamblea de Pilotos de Iberia y por el Consejo de Administración de Iberia dentro del presente mes de febrero de 1996.

Y en prueba de conformidad, firman el presente documento por quintuplicado las partes en presencia de los mediadores:

I. Este documento ha sido visado, pendiente de ratificación y firma, por los representantes de TENE0 e Iberia, don Miguel Cuenca Valdivia, Vicepresidente de TENE0 e Iberia; por los representantes de SEPLA-Iberia don Valentín Paniagua Quevedo, don Daniel González Tur y don Bernardo Obrador Vidal, y por los Mediadores, don Juan Miguel Antoñanzas Pérez-Egea y don Juan Antonio Ortega y Díaz-Ambrona.

II. El presente documento, así como el acta de productividad y todos los anexos mencionados, una vez firmados podrán elevarse, a petición de cualquiera de las partes, a Laudo Arbitral por los Mediadores, cumpliendo con las formalidades legales, en los términos convenidos en el apartado X del Documento de Mediación de fecha 11 de diciembre de 1995.

III. Quedan visados los siguientes documentos y acuerdos:

A) Documento de ratificación y adaptación del acuerdo de 28 de diciembre de 1994 (acta extraordinaria) y tres anexos.

B) Acuerdo de productividad y sus dos anexos.

IV. En la medida en que se culmine el proceso de ratificación y firma de la anterior documentación antes del 29 de febrero de 1996, queda en suspenso cualquier proceso de arbitraje.

ANEXO 12

Acuerdo de 26 de marzo de 1998 sobre la operación «Air Europa»

Acuerdo sobre la operación «Air Europa»

1. Es objetivo común de ambas partes que la producción incremental que resulte de la aplicación de los contratos realizados entre «Iberia, Líneas

Aéreas Españolas»; «Air Europa Sociedad Anónima»; «Emitur, Sociedad Anónima», y «G. E. Corporación Empresarial, Sociedad Anónima», firmados durante el mes de marzo de 1998, sea realizada por Pilotos de la plantilla y escalafón único de la compañía Iberia. Hasta ese momento, el porcentaje de producción que resulte realizado con medios de «Air Europa», exceptuados los «B-767» que pasarán a ser operados por Pilotos de Iberia formará parte del límite máximo de horas bloque a realizar en wet, según el documento adjunto de 26 de marzo.

En ningún caso, ambas partes instrumentarán ese objetivo común con fórmulas de las que pueda derivarse un entrecruzamiento de plantilla entre Pilotos de Iberia y Pilotos de «Air Europa».

2. Para hacer posible lo previsto en el punto anterior, se instrumentará en el plazo de una semana un programa de formación, sujeto a un calendario, para que los Pilotos de Iberia se hagan cargo de esa producción sin merma de la capacidad productiva de las flotas de origen.

3. «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», en el plazo de siete días contados a partir de la firma de este documento, realizará una convocatoria para la contratación de hasta 122 Pilotos provenientes de «Air Europa» siempre que los mismos se presenten y superen las pruebas oportunas, que posibilite el objetivo señalado en el apartado 1, de acuerdo con las siguientes premisas:

Bases de la convocatoria:

Convocatoria de Pilotos de alta experiencia con proceso reducido. Limitación de edad: Cuarenta y cinco años.

Fecha de convocatoria: 15 de abril.

Incorporaciones:

Su orden de incorporación será de acuerdo al calendario establecido en este documento. En caso de rechazar su incorporación en la fecha que le corresponda, dicho Piloto perderá todos sus derechos.

Escalafón y antigüedad:

«Iberia, Líneas Aéreas Españolas», firmará un contrato de trabajo, con fecha límite del día 30 de mayo de 1998, con cada uno de los Pilotos provenientes de «Air Europa» que hayan superado esta convocatoria con incorporación diferida de acuerdo al calendario de incorporación que se relaciona a continuación.

Calendario de incorporación:

42 en el mes de abril del año 1999.

20 en el mes de abril del año 2000.

20 en el mes de octubre del año 2000.

10 en el mes de abril del año 2001.

10 en el mes de octubre del año 2001.

10 en el mes de octubre del año 2002

10 en el mes de octubre del año 2003.

Total: 122 Pilotos.

Dichos Pilotos ingresarán en el escalafón único de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», a continuación del último Piloto de éste. Con efecto desde su fecha de incorporación se les reconocerá la antigüedad técnica y administrativa que les corresponda desde el momento de la firma del contrato.

De no cubrirse las necesidades previstas en el calendario con los Pilotos provenientes de «Air Europa» se realizarán las convocatorias abiertas adicionales necesarias.

4. La incorporación de Pilotos mencionados supone un incremento de las previsiones sobre los crecimientos de plantilla establecidos para los próximos años.

Este documento se firma como consecuencia de lo previsto en los Acuerdos sobre Programación Conjunta de fecha 14 de octubre de 1997 incorporándose a los mismos a todos los efectos.

Ningún acuerdo mercantil firmado por Iberia podrá superponerse o contradecir a cualquiera de los puntos establecidos en estos acuerdos.

ANEXO 13

Calendario previsto de renovación de flotas

Plan de flotas

		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
IB Largo Radio	B747	7	7	7	7	7	7	7	7	7
	A340	8	9	12	14	16	18	20	20	20
	DC10	4+1**	5	4	4	2				
	Wet/dry L. R.	4	4	3	2	2	2			
	Subtotal L. R.	24	25	26	27	27	27	27	27	27
	DC9	4*	4*							
Medio Radio	A300	6	6	6	6	6	6	6	6	
	B757	8	16	16	16	15	8			
	A321		2	5	9	12	19	27	27	33
	B727	25	22	16	7					
	A320	22	32	40	48	58	58	58	58	58
	A319		4	7	9	9	9	9	9	9
	MD87	24	16	12	7					
	DC9P	2**	1							
	Wet/dry M. R.	9	9	6	5	5	5	5	5	5
Subtotal M. R.	96	104	105	105	105	105	105	105	105	
Total IB L. R. + M. R.		120	129	131	132	132	132	132	132	132
AO Medio Radio	MD88	13	13	13	13	13	13	13	13	13
	MD87	—	8	12	17	24	24	24	24	24
	DC9	19	11	7	2					
	Subtotal AO	32	32	32	32	37	37	37	37	37
Subtotal M. R. IB + AO		128	136	137	137	142	142	142	142	142
Total IB + AO		152	161	163	164	169	169	169	169	169
Diversidad de flotas de Medio Radio										
Tipos M. R.	Iberia	6	6	5	5	3	3	2	2	1
	Aviaco	2	2	2	1	1	1	1	1	1
Total tipos de M. R.		8	8	7	6	4	4	3	3	2

* No incluidos en la suma.

** Recoge las últimas modificaciones efectuadas por la Dirección de Programas.

ANEXO 14

Desarrollo de la producción y protección de puestos de trabajo

Con las excepciones de los capítulos «Regulación del Wet-Lease, Franquicias y Programación Conjunta» que se desarrollan más adelante ambas partes acuerdan:

I. Cualquier avión de Iberia (propio o en Dry-Lease), o con imagen de Iberia (colores o logotipo), o con código de Iberia será volado por Pilotos del escalafón de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

II. El crecimiento de la operación de Iberia se realizará a través de la matriz «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

III. El crecimiento de Pilotos del grupo será a través del escalafón único de Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas». Por lo tanto, cualquier convocatoria, selección y contratación de nuevos Pilotos en las Sociedades Operativas del Grupo, se realizará por «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», y su ingreso a continuación del último Piloto que forme parte de su escalafón a partir de la fecha de la firma de estos acuerdos, conformando un escalafón único.

IV. No se utilizará ningún sistema de externalización de la producción (Wet-Lease o Franquicias) de Iberia con el objetivo de reducir su tamaño.

V. Cualquier decrecimiento de la producción de Iberia deberá empezar siempre por los medios externos (Wet-Lease o Franquicias), etc.

VI. No se realizarán expedientes de regulación de empleo, sin acuerdo con SEPLA-Iberia en el escalafón único de Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», mientras exista producción con medios ajenos (Wet-Lease o Franquicias), etc. «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», no solicitará autorización para la extinción de contratos de trabajo que afecten a Pilotos Tripulantes de la misma sin previo acuerdo con SEPLA-Iberia antes de noviembre del año 2000.

VII. De existir producción con medios ajenos en la programación, se atenderá en primer lugar a la calidad de la producción correspondiente a los Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas».

Regulación Wet-Lease:

Durante el período de renovación de Flotas de Corto y Medio Radio (hasta el 31 de diciembre del año 2004), «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», podrá producir en régimen de Wet-Lease el número de horas/bloque anuales que puedan ser producidas por el número de aviones que en la actualidad están operando en este régimen (13 aviones —4 de Largo Radio y 9 de Corto y Medio—). Este número se reducirá a 11 (2 de Largo Radio más 9 de Corto y Medio), siempre y cuando los Pilotos de «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», realicen la producción de los 2 B767 sin que esto signifique merma de la capacidad de producción de las flotas de origen.

Finalizado este período el número de horas/bloque anuales producido en régimen de Wet-Lease no podrá ser superior al 5 por 100 de la producción. La aplicación de este porcentaje se efectuará sobre la producción anual de horas/bloque de pasaje de la programación conjunta. Los contratos realizados a partir del año 2004, tendrán una duración máxima de dos años, analizando Iberia y SEPLA-Iberia su evolución a los seis y dieciocho meses para hacer un seguimiento de las razones que motivaron su realización.

Regulación franquicias:

Ambas partes acuerdan que durante la vigencia de este acuerdo (hasta el año 2004) Iberia no desarrollará ninguna franquicia adicional a la existente con «Air Nostrum» en nuestros mercados estratégicos, salvo que exista acuerdo previo entre «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», y la Sección Sindical de SEPLA en Iberia.

Se definen como mercados estratégicos los acotados por:

Rutas domésticas o internacionales que operen con Madrid y Barcelona.

Durante la vigencia de este Convenio Colectivo cualquier franquicia se limitará a operar básicamente en líneas no troncales de la red de Iberia, y utilizará aviones de hélice de hasta 80 plazas o bien, reactores de hasta 50 plazas.

Adicionalmente, la compañía «Air Nostrum» podrá utilizar reactores de módulo 70 bajo el siguiente principio:

Cuando una ruta operada por un reactor de dicha franquicia con módulo 70 genere durante un año unos ingresos que sobre los costes medios ponderados de nuestra flota de fuselaje estrecho actual (grupo 1), obtuvieran un margen igual o superior al margen medio ponderado de las rutas que operan estas flotas, Iberia retirará su código y la aplicación de la franquicia a esa ruta.

Si la decisión que se toma por parte de Iberia es operar la ruta con medios propios, se podrá mantener el código y la aplicación de la franquicia en la ruta, si «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», ha iniciado las gestiones para proporcionarse los medios (slots, avión, o Pilotos) para operar en propio esa ruta y durante el tiempo en que se consiguen estas medidas. Nada de este principio debe ser considerado como una obligación para «Iberia, Líneas Aéreas Españolas», de operar una ruta en particular.

Regulación de la programación conjunta:

Ambas partes firmantes acuerdan que cualquier Programación Conjunta con las Sociedades Operativas de Iberia actuales, o cualquier otra que en el futuro pudiera incorporarse al Grupo Iberia, o a Programación Conjunta, se condicione a que haya total conformidad entre ambas, en caso contrario, será de aplicación el Pacto de Programación Conjunta de fecha 14 de octubre de 1997.

Disposición final.

Ambas partes reconocen que el presente anexo constituye parte del VI Convenio Colectivo entre Iberia y sus Tripulantes Pilotos. Asimismo, se comprometen a estudiar la instrumentación de un sistema de mediación o arbitraje para los supuestos de desacuerdo total o parcial en la interpretación de los mismos.

Comisión de Seguimiento:

Con el objeto de seguir este acuerdo, Iberia y SEPLA-Iberia constituirán una Comisión a tal efecto que se reunirá cada seis meses (julio y enero). Esta Comisión dispondrá de la información necesaria para realizar un seguimiento efectivo del acuerdo.

Acta Comisión Negociadora aneja al VI Convenio Colectivo de Pilotos

Se mantiene durante la vigencia del VI 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	Año 1996 — Pesetas	Año 1997 — Pesetas	Año 1998 — Pesetas	Año 1999 — Pesetas
1D	153.429	156.498	159.784	163.139
1C	143.862	146.739	149.821	152.967
1B	134.892	137.590	140.479	143.429
1A	124.789	127.285	129.958	132.687
1	114.574	116.865	119.319	121.825
2	103.811	105.887	108.111	110.381
3	92.914	94.772	96.762	98.794
4	81.882	83.520	85.274	87.065
5	62.946	64.205	65.553	66.930
6	55.465	56.574	57.762	58.975
7	47.503	48.453	49.471	50.510
8	36.599	37.331	38.115	38.915

Reducción salarial: 16,37 por 100 16,37 por 100 16,37 por 100 16,37 por 100
Reducción salarial por cesión de actividad: 4,51 por 100 — — —

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 VI Convenio Colectivo y ligado a la consecución de beneficios, la compañía aportará al Fondo Solidario de Pilotos una cantidad anual por cada Tripulante, piloto equivalente a 33.820 pesetas para el año 1996, 34.496 pesetas para el año 1997, 35.220 pesetas para el año 1998 y 35.960 pesetas para el año 1999. 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.

17894 ORDEN de 26 de julio de 1999 por la que se corrige error referido a la extensión del Convenio Colectivo de la empresa «El Norte de Castilla, Sociedad Anónima», al Sector de la Prensa y Agencias Informativas de todo el ámbito nacional.

Advertido error en la extensión del Convenio Colectivo de la empresa «El Norte de Castilla, Sociedad Anónima», con vigencia para los años 1996, 1997 y 1998, al Sector de Prensa y Agencias Informativas de todo el ámbito nacional acordada por este Departamento con fecha 23 de abril de 1999 («Boletín Oficial del Estado número 138, de 10 de junio»), error que se concreta en el apartado 3 del Acuerdo de extensión al hacer referencia al «Informe de los servicios técnicos de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos, y que se deriva de la certificación emitida por el Secretariado de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos en fecha 26 de febrero de 1999 en la que se hacía constar que el Acuerdo tomado por el Pleno de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos referido a la extensión del Convenio Colectivo de la empresa «El Norte de Castilla, Sociedad Anónima», al Sector de Prensa Diaria se adoptó por «unanimidad», cuando en realidad el citado Acuerdo se adoptó por mayoría, con el voto en contra de las representaciones empresariales,

Este Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha resuelto proceder a la rectificación del error señalado.

Madrid, 26 de julio de 1999.

PIMENTEL SILES

17895 ORDEN de 30 de julio de 1999 por la que se clasifica y se inscribe en el Registro de Fundaciones Asistenciales de la Fundación «Sueño y Vida», de Galapagar (Madrid).

Por Orden Ministerial se clasifica y registra la Fundación «Sueño y Vida»;

Vista la escritura de constitución de la Fundación «Sueño y Vida», inscrita en Galapagar (Madrid).

Antecedentes de hecho

Primero.—Por el Patronato de la Fundación fue solicitada la inscripción de la Institución en el Registro de Fundaciones.

Segundo.—La Fundación fue constituida mediante escritura pública, otorgada ante el Notario de Torrelodones (Madrid), don Benito Martín Ortega, el 13 de abril de 1999, con el número 1.452 de su protocolo, por don Fernando Miguel Lorente Córdoba, don Salvador José Rodríguez y don Adolfo Enrique Martínez Gallego.

Tercero.—La dotación inicial de la Fundación es de 1.000.000 de pesetas, cantidad que ha sido aportada por los fundadores y depositada en una entidad bancaria a nombre de la Fundación.

Cuarto.—El Patronato de la Fundación está constituido por los siguientes miembros, con aceptación de sus cargos:

Presidente: Don Fernando Miguel Lorente Córdoba.

Secretario: Don Salvador José Rodríguez García.

Vocal: Don Adolfo Enrique Martínez Gallego.

Asimismo, se acuerda nombrar a doña Paula Rodríguez García, Gerente de la Fundación, y se le confieren poderes para que, en nombre y representación de la Fundación, pueda ejercitar las facultades que en la citada escritura se contienen.

Quinto.—El domicilio de la entidad, según consta en el artículo 4 de los Estatutos, radica en la calle carretera Galapagar-Torrelodones, 32, bloque 3-2.º B, 28260 Galapagar (Madrid).

Sexto.—El objeto de la Fundación queda determinado en el artículo 6 de los Estatutos, en la forma siguiente: