

Relación, previa de las fincas afectadas por las expropiaciones motivadas por las obras del Embalse de Lanuza, Saneamiento de Sallent. Expediente número 7. Término municipal de Sallent de Gállego (Huesca)

Número de la finca: 1. Nombre y apellidos: Herederos de Nícomedes Urueta Lacasa. Situación: San Quilez. Superficie a ocupar: Hectáreas, 0,0120. Clase o cultivo: Prado 1.º

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

19956 *ORDEN de 22 de julio de 1982 por la que se declaran equiparaciones y analogías a la Plaza de «Introducción a la Ciencia Política» de Facultades de Ciencias Políticas y Sociología.*

Ilmo. Sr.: De conformidad con el informe emitido por la Comisión Permanente de Junta Nacional de Universidades y en uso de las atribuciones conferidas por la Disposición Final Primera, del Real Decreto 1324/1981, de 19 de junio («Boletín Oficial del Estado» de 8 de julio).

Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Que a efectos de oposiciones, concursos de acceso, concursos de traslados y nombramientos de Tribunales para ingreso en los Cuerpos de Catedráticos Numerarios, Profesores Agregados y Profesores Adjuntos de Universidad, a que se refiere el Real Decreto 1324/1981, de 19 de junio, la Orden Ministerial de 28 de octubre de 1981 («Boletín Oficial del Estado» de 19 de diciembre siguiente) ...por la que se declaran equiparaciones y analogías a la plaza de «Introducción a la Ciencia Política» de Facultades de Ciencias Políticas y Sociología, quede redactada de la siguiente forma:

Equiparaciones:

«Teoría de la Política», «Teoría del Estado y Derecho Constitucional» ambas de Facultades de Ciencias Políticas y Sociología y «Derecho Político» de Facultades de Derecho.

Análogas:

«Historia de las Ideas y de las Formas Políticas» de Facultades de Ciencias Políticas y Sociología.

Segundo.—La presente Orden ministerial entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que digo a V. I.

Madrid, 22 de julio de 1982.—P. D. (Orden ministerial de 27 de marzo de 1982), el Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado, José Manuel Pérez-Prendes y Muñoz de Arracó.

Ilmo. Sr. Director general de Ordenación Universitaria y Profesorado.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

19957 *RESOLUCION de 14 de junio de 1982, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», y sus Tripulantes Pilotos.*

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», recibido en esta Dirección General con fecha 7 de junio de 1982, suscrito por la representación de la citada Empresa y la de sus tripulantes Pilotos, el día 28 de mayo de 1982:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90,2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, que aprobó el Estatuto de los Trabajadores y en el 2 del Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro y Depósitos de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Ordenar su inscripción en el Registro de Convenios de esta Dirección General.

Segundo.—Remitir el texto original del mismo al Instituto de Mediación, Arbitraje y Conciliación (IMAC).

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

Notifíquese este acuerdo a la Comisión Negociadora.

Madrid, 14 de junio de 1982.—El Director general, Fernando Somoza Alabardonedo.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», y sus Tripulantes Pilotos.

CONVENIO COLECTIVO DE LA COMPAÑIA «IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S. A.», Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ambito territorial.*—El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los centros 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.

Art. 2.º *Ambito personal.*—Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla a «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», con contrato indefinido, en las situaciones contempladas en el mismo.

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

Se excluyen de este ámbito:

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

b) El personal contratado al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de agosto de 1980 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 Decreto de 13 de mayo de 1955 y Orden ministerial de 24 de mayo de 1955 y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

d) El personal contratado a plazo fijo que se registrará por las normas legales que les sean de aplicación y las específicamente pactadas con intervención de la representación sindical de los Pilotos.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1982, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1983, excepto para el régimen de trabajos y descansos y el régimen económico, que serán revisados con efectos de 1 de enero de 1983.

Será prorrogable por la tácita por periodos 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.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuanto mejorías económicas se establecen, producirán la compensación de aquéllas que con carácter voluntario o pactado hubiese ya otorgado la Compañía. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

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

Art. 5.º *Vinculación a la totalidad.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Art. 6.º *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicarán en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los Pilotos.

Art. 7.º *Readaptación de Tripulantes Pilotos.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos los avances de la técnica u ordenes 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 adaptarán a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo en análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

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

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

Art. 8.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos garantizados en este Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

Principios Informadores

Art. 9.º *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.

Art. 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 le corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

Los Pilotos se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, calificaciones y demás documentación necesarias para el normal desempeño de sus funciones. También se obligan a exhibir tal documentación a la autoridad y a la Dirección si fueran requeridos para ello.

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

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

Art. 11. *Régimen de vida.*—Los Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, y a cumplir las órdenes que reciban de la Dirección para el cumplimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Art. 12. *Otras ocupaciones.*—Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida, que signifique competencia de transporte aéreo a la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente.

Art. 13. *Banalización Tripulantes Técnicos.*—La Compañía podrá asignar turnos de vuelo a sus Tripulantes, 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 suscrito con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que haya de prestarse estos servicios. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo «Atlas».

c) En casos especiales, en los que por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios, sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación de los Pilotos y la Empresa en la parte que les afecte.

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

Art. 14. *Legislación vigente y reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de IBERIA se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Pilotos se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los manuales de operaciones, de ruta y de avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interior de la Compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los 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.

CAPITULO III.

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 15. A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de IBERIA, se desarrolla en esta capítulo la definición de los distintos Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 16. *Tripulante.*—Persona a quien la Dirección de IBERIA pueda asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a

bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 17. *Tripulante Técnico.*—Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones, que permitan asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 18. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares 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 le está encomendada.

Art. 19. *Piloto.*—Tripulante Técnico en posesión del título que le acredita como tal, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que IBERIA le asigne.

Art. 20. *Comandante.*—Piloto, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que habiendo sido considerado apto, por la Dirección de Operaciones, para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves, es designado expresamente por la Dirección de IBERIA para ejercer dicho mando.

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

Art. 21. *Copiloto.*—Piloto distinto al Comandante, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondiente 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.

Art. 22. Se establece la siguiente clasificación, por niveles a efectos solamente económicos-administrativos y enunciativos:

1. Pilotos: Nivel 1C, nivel 1B, nivel 1A, nivel 1, nivel 2, nivel 3, nivel 4, nivel 5, nivel 6, nivel 7 y nivel 8.

Art. 23. *Ordenación del personal.*—Los Pilotos estarán relacionados en forma ordenada dentro de su grupo laboral, bajo el epígrafe único de «Pilotos».

Esta ordenación vendrá dada de la siguiente forma:

a) Se colocarán los actuales Primeros Pilotos según el orden actual.

b) A continuación se colocarán los actuales Segundos Pilotos según el orden actual.

c) A partir del 1 de enero de 1982, cualquier ingreso de Pilotos en la Compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del último nivel. Su orden de prelación será el que fije la Dirección del Área 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 periodo de prueba, de acuerdo con el artículo 42.

d) A partir del 1 de enero de 1982, todos los Pilotos que pasen a ejercer la función de Comandante mantendrán su actual antigüedad técnica inalterable. Asimismo, a los hasta dicha fecha Primeros Pilotos se les considerará como antigüedad técnica la inicial que tuvieron en IBERIA como Segundos Pilotos.

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

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.

En la relación elaborada de acuerdo con estos criterios, constará además del número de orden, al 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 tuviese, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

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

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal la antigüedad técnica y la antigüedad en la función, se regirán por lo dispuesto en el artículo 47.

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

Art. 24. *Antigüedad técnica.*—Para 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 del Área de Operaciones de IBERIA, en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas.

Art. 25. *Antigüedad en la función de Comandante.*—Se considera antigüedad en la función de Comandante la fecha en la que un Piloto con contrato en vigor en la Compañía IBERIA reali-

zó el primer vuelo como Comandante, en servicio 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 el artículo 47.

Art. 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 del Área 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 47.

Art. 27. *Antigüedad administrativa.*—El tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía IBERIA a estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla en la Compañía IBERIA. En cambio, no se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia.

Art. 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 ostenten la categoría de Pilotos.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Art. 29. *Admisión.*—Cualquier ingreso de Pilotos en la Compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del último nivel.

La admisión de Pilotos se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y las establecidas en los artículos 30 y 31.

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.

Art. 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 exclusivamente en calidad de observador, excepto en la Junta de Selección y Evaluación.

Art. 31. *Preferencia para el ingreso.*—En igualdad de condiciones se dará preferencia para el ingreso como aspirante en período de prueba, a las esposas, viudas, huérfanos, hijos y hermanos de los trabajadores de la Empresa, siempre que se cumplan los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y la Dirección de la Compañía para dicho ingreso.

Art. 32. *Promoción.*—La promoción de los Pilotos podrá darse por el cambio de funciones.

Art. 33. *Profesión y regresión de Comandantes.*

Uno. *Progresión.*—La progresión que entraña el pasar de un avión 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 Dirección 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 avión, una vez superadas las pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio, y de acuerdo con el orden citado.

Los Pilotos que por razón de progresión cambien de flota se obligan a permanecer un mínimo de tres años antes de ejercitar su posible derecho a cesar en el servicio en vuelo.

No podrán progresar de flota los Pilotos que por razón de cese obligado en el servicio en vuelo, al cumplir la edad, establecida no puedan permanecer un mínimo de tres años en la nueva flota.

Los Pilotos podrán renunciar voluntariamente a la progresión que se regula en este artículo.

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 una flota determinada, podrá el Piloto

solicitar su regresión a flota inferior. La petición de regresión será resuelta favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino, siempre y cuando por esta causa no se produzcan vacantes adicionales en las mismas.

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

Quien así hubiese regresionado de flota, sólo podrá solicitar nuevamente su paso a la flota que le correspondiera, una vez hayan transcurrido cuatro años después de los cuales se considera amortizado el curso correspondiente, y exista vacante.

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

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

Art. 34. *Asignación a flotas de los Copilotos.*—Los Copilotos serán asignados a las flotas que la Dirección de la Compañía, estime conveniente, no siéndoles de aplicación las normas sobre progresión establecidas en el artículo anterior.

Art. 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 la promoción a los niveles 1A, 1B y 1C, en que se requiere una permanencia de 3, 5 y 3 años, respectivamente, en el nivel anterior. En el nivel 8 se permanecerá hasta que al Piloto se le asigne su 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.

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

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 aquella, 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 hubieran superado las pruebas.

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

Art. 39. *Consideración a grado superior.*—La Dirección de la Compañía, en uso de sus facultades, y a propuesta anual de la Dirección de Área de Operaciones Vuelo, podrá dar la consideración a grado superior a los Pilotos, que considere oportuno, con efectos económicos.

CAPITULO V

Art. 40. *Situaciones.*—Los Pilotos podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes.

Art. 41. 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.

Art. 42. Pilotos en periodo de prueba.—Todos los aspirantes que ingresen como Pilotos en la Compañía, con contrato por tiempo indefinido, permanecerán durante un periodo de seis meses en situación de prueba.

Tanto la Compañía como el Piloto, pueden rescindir libremente el contrato durante el periodo 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.

Superado satisfactoriamente el periodo de prueba pasarán a plantilla y se les considerará a todos los efectos, el tiempo trabajado.

Art. 43. 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.

Art. 44. Pilotos en situación de actividad.—Se encontrarán en situación de actividad los Pilotos que superado el periodo 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 aun simultáneamente, con su actividad de vuelo, efectúan periodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo y los que se encuentran en comisiones de servicios.

Art. 45. Comisiones 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.

Art. 46. Pilotos con licencia.

A) Licencia retribuida.—La Dirección 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, incluso parentesco político, abuelos y nietos.

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

b) Alumbramiento esposa.

2. Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

3. Un día natural por razón de boda de hijos, hermanos o hermanos políticos, 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 cuarenta o fracción dentro de cada flota y función.

La petición de licencia deberá presentarse como mínimo con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

Igualmente, los Pilotos con más de veinte años de servicio tendrán derecho a disfrutar anualmente licencias sin sueldo por un plazo entre quince días y cuatro meses ininterrumpidos o

no, para, asuntos particulares, si las necesidades de la Compañía lo permiten.

Las vacaciones voluntarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Art. 47. 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 excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se presta servicio; grupo laboral y función.

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

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 periodo 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 en que estaba al pasar a situación de excedencia.

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 casos de Pilotos que lleven más de veinte años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Art. 48. Excedencia forzosa.—Darán 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 periodo 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.

Art. 49. 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 periodo 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.

Art. 50. 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 considerarán 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.

Art. 51. Suspensión de actividad.—En 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.

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.

Art. 52. Preaviso en las peticiones de baja.—Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretende causar baja.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 53. *Base principal*.—Aquella donde se encuentre el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios en vuelo.

Art. 54. *Base*.—El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Art. 55. *Destacamento*.—El lugar donde un Piloto se encuentra desplazado fuera de su residencia o base habitual por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

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

Art. 56. *Residencia*.—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 no inferior a siete meses, ni superior a dos años.

Art. 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 dos años.

Art. 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.

Art. 59. *Tiempo fuera de base*.—Todo el tiempo que transcurre durante la realización de un servicio o serie de servicios, contado desde que el Piloto hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base hasta su regreso a dicho aeropuerto más treinta minutos.

Se considera igualmente tiempo fuera de base cualquier actividad laboral no recogida en la presente definición, con excepción de las comisiones de servicio y cursos de calificación de tipo en el extranjero.

Este tiempo no excederá de cuatrocientas treinta y dos horas al mes.

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

Art. 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 periodo de actividad aérea estará precedido de un periodo de descanso. Dicho tiempo se considerará continuo si no le interrumpe un periodo básico mínimo de descanso.

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

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

Art. 61. *Actividad aérea diurna*.—La comprendida entre las siete horas y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 62. *Actividad aérea nocturna*.—La comprendida entre veintiuna horas y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

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

Art. 63. *Tiempo de vuelo*.—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que realizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y son parados sus motores (tiempo «entre calzos»).

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

1. Ciento por ciento de la carga de pago.
2. Ochenta y cinco por ciento 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 trece minutos.

Se confeccionarán las programaciones mensuales con los tiempos de los perfiles de vuelo correspondientes a cada trayecto y calculadas conforme se establece en el apartado anterior, a efectos económicos exclusivamente.

Art. 64. *Lugar de descanso*.—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Pilotos.

Art. 65. *Periodo de descanso*.—Tiempo asignado por la Compañía a un Piloto con el fin de que pueda descansar antes o después de un periodo de actividad aérea.

Art. 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.

Art. 67. *Límite de actividad aérea*.—Se considera límite de actividad aérea, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 68. *Servicio*.—El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un periodo de descanso.

Art. 69. *Serie de servicios*.—Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base.

Art. 70. *Etapas*.—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 71. *Tripulación técnica mínima*.—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 72. *Tripulación técnica operativa*.—Es la definida por el manual de avión para cada caso.

Art. 73. *Tripulación reforzada*.—La que comprende algún Piloto adicional poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de trabajo en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda obtener un descanso parcial.

Art. 74. *Vuelo corto*.—El de duración inferior a una hora quince minutos. Los vuelos con dos Tripulantes técnicos o sin piloto automático se considerarán a todos los efectos cortos.

Art. 75. *Vuelo medio*.—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 76. *Vuelo largo*.—El de duración superior a tres horas.

Art. 77. *Vuelos de situación, posición y ferry*.—Se considerarán 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.

Art. 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 53. 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 correspondan según el artículo 94, apartado d), no entran en este cómputo.

Art. 79. *Imaginaria*.—Piloto a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. Sólo a efectos de límite de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

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.

Art. 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.

Art. 81. *Incidencias*.—Piloto que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libre, 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.

A los Pilotos en situación de destacamento, residencia o destino que les correspondiera servicio de incidencias, les será saltado el turno, realizándolo a su regreso a base, 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 diez horas y las veinte y veintidós horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

Durante el mes de incidencias se programarán los días libres.

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

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

Art. 82. *Día franco de servicio.*—Aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

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

Art. 83. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el Piloto sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 84. *Vacaciones.*—Períodos de treinta días seguidos o dos períodos de quince días que disfrutará todos los Pilotos 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 forzadas.

Los períodos más breves de quince días no estarán sujetos a las normas establecidas en el anexo 6, salvo en los relativos 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.

Art. 85. *Tiempo de recuperación.*—Los Pilotos, por el concepto de días de recuperación, tendrán derecho a días libres adicionales al año en la cuantía siguiente.

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

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

Al disfrute de estos días de recuperación se tendrá derecho cuando se vea 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 su función en que hayan permanecido durante ese tiempo.

Art. 86. *Ejecución opcional del coeficiente de programación.* Con la limitación de que el número de Pilotos no exceda del 10 por 100 de su flota o función de los pertenecientes a la flota de que se trate, a los 21 años de servicio en vuelo de la Compañía o cumplidos los cincuenta años de edad. El Piloto podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a por razón de viaje garantizada, compensándole en días libres adicionales al mes 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.

En el caso de que el número de solicitantes supere el 10 por 100 fijado, las plazas se establecerán por riguroso orden de antigüedad técnica.

Art. 87. *Adecuación de la productividad de los Pilotos a los de las Compañías aéreas del mundo de análogas características.* La Dirección de la Compañía se compromete a reducir proporcionalmente la media ponderada de horas de vuelos anuales por Piloto, con objeto de que en el tiempo la de las Compañías aéreas extranjeras de análogas características.

SECCION SEGUNDA. LIMITES Y REGULACIONES

Art. 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, tiempo fuera de base, días libres y días festivos, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Pilotos que desempeñan las mismas funciones en una flota determinada y estén en la misma base.

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

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

La Dirección de la Compañía y los representantes de los Pilotos admiten que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones estable-

cidas 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.

Art. 89. *Límites de actividad aérea.*—La máxima actividad aérea permitida durante la realización de una etapa o serie de etapas, dependerá de la hora programada para el despegue inicial (horario local) y el número de etapas a realizar.

Los límites de actividad serán los siguientes:

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

Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación reforzada de pilotaje, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas, será de catorce horas. Los Pilotos deberán disponer de sitio adecuado para el descanso en vuelo.

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

En los vuelos transatlánticos o de duración similar independientemente de sus actividades aéreas programadas, la tripulación operativa estará compuesta por cuatro miembros debidamente calificados.

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 para cada programación se fijen por acuerdo entre las partes donde se examinarán y ponderarán todas las circunstancias concurrentes y será determinada la composición de las tripulaciones técnicas.

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

Art. 90. *Límites máximos de horas de vuelo, contadas calzo a calzo.*—El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios con tres tripul.	Vuelos cortos y medios con dos tripul.
Horas al mes	80	77	76
Horas al trimestre	225	216	211
Horas al año	800	734	723

A efectos de programación los tiempos de los distintos trayectos se fijarán de acuerdo con los tiempos medios de vuelo de las estadísticas del ejercicio anterior, incluyendo el rodaje.

Los límites de horas de vuelo establecidos para los aviones con dos Tripulantes podrán ser variados previo acuerdo de ambas partes, si las necesidades de la Compañía lo requieren. En ningún caso los nuevos límites de horas de vuelo fijados serán superiores a los que se establecen para los vuelos cortos y medios en aviones con tres Tripulantes durante este mismo año.

Art. 91. *Límites de actividad laboral.*—El número máximo de horas de actividad laboral mensual a efectos de programación será de ciento sesenta y cinco horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada Piloto podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

Art. 92. *Límite de series de servicio.*—En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. Para

la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Piloto, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de cinco días. Si en el quinto día se hace escala en la base, el Piloto tendrá derecho a ser relevado.

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

Art. 93. *Límite de etapas.*—El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 89, o de lo que se determine para casos excepcionales, en ningún caso será superior a seis.

Art. 94. *Días libres.*—Se concederán treinta y tres días naturales libres por trimestre natural, con un mínimo de diez días mensuales, que se disfrutarán en las condiciones siguientes:

- 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 que un Piloto deba pasar reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día de 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 medio día.
 - 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, residencia o destino, podrán disponer, además de cuatro, seis y diez días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo dispondrán de la mitad del número de días a 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 gratificación por destacamento que se detalla en el anexo número 4, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha gratificación, alojándose en el hotel designado según lo establecido en el artículo 127, cuyo coste será a cargo de la Compañía.
- 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 añadirlo a las vacaciones anuales.
 - 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.

Art. 95. *Preaviso.*—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con siete días de anticipación.

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

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destacamento será de ocho días, más uno por mes de duración prevista del mismo.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de residencia será de quince días, más uno por mes de duración prevista del mismo.

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

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme con un mes de antelación.

Art. 96. *Periodos de descanso.*

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

b) El período básico de descanso se calcula como sigue: La precedente actividad aérea programada más dos horas igual período básico de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

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

El tiempo 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 se han cruzado menos de cuatro husos horarios, durante la realización de un servicio, el período de descanso al que se tiene derecho es:

- El período básico de descanso sin aumento si el período de descanso da comienzo entre las 18,01 y 24,00 horas locales.
- El período básico de descanso más una hora si el período de descanso da comienzo entre las 00,01 y las 04,00 horas locales o las 15,00 y las 18,00 horas locales.
- El período básico de descanso más dos horas, si el período de descanso da comienzo entre las 04,01 y las 15,00 horas locales.

(3) Cuando se han cruzado cuatro o más husos horarios, durante la realización de un servicio, el período de descanso al que se tiene derecho es:

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

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

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

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

(5) Periodos de descanso en la base.

a) En los aviones que efectúen etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 92, el período de descanso en la base será de un día natural.

b) En los aviones que efectúan vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de treinta y seis horas.

Este período de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio de tiempo comprendido entre las 23,00 horas y las 07,00 horas locales. Ello será ampliado a cuarenta y ocho horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios y a setenta y dos horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios el período de descanso deberá incluir tres noches.

Después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 92, el período de descanso en la base será de setenta y dos horas.

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más, durante el recorrido en un total de más de tres días de ausencia (sesenta y dos horas), el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante este período intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

(6) Cálculo de la diferencia de husos horarios.

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

Al objeto de mantener un valor constante de husos horarios se tomará como base el horario de invierno para el cálculo de los periodos de descanso correspondientes a las actividades aéreas originadas en vuelos que cruzan husos horarios.

(7) Decisión del Comandante.

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

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

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde que 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.

Art. 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. Al finalizar un servicio en la base no podrá ser añadido ningún otro adicional.

Art. 98. *Programaciones.*—A efectos de programación, el Jefe de flota o persona por él designada, participará con el Departamento de Coordinación de Programas, 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 12,00 horas del día 24 y 24,00 horas del día 25 de diciembre, y las 12,00 horas del 31 de diciembre y 24,30 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.

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.

Art. 99. Facultades y responsabilidad 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 en enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de pavorada 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 periodo 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 repetirse 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 tipificados en las leyes penales comunes, que se regirán por las disposiciones establecidas en la ley.

Asimismo, quedarán excluidas de esta subrogación las conductas tipificadas como delitos o faltas en las leyes penales especiales, cuando en la comisión del hecho punible haya intervenido directa y dolosamente el Comandante como autor, cómplice o encubridor.

SECCION TERCERA. ROTACIONES

Art. 100. Vacaciones.—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo número 6.

Art. 101. Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo número 7.

CAPITULO VII

Retribuciones

Art. 102. Conceptos retributivos.—Los Tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio, estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas:

1. Sueldo base.
2. Premio de antigüedad.
3. Prima por razón de viaje garantizada.
4. Gratificaciones-extraordinarias.
5. Gratificación por cierre de ejercicio.
6. Plus de cantidad y calidad.

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) Otras percepciones económicas:

1. Dietas.
2. Gratificación de destacamento, residencia o destino.

d) Protección a la familia.

Art. 103. Sueldo base.—Los sueldos base del grupo de Pilotos son los expresados en el anexo número 1.

Art. 104. Premios de antigüedad.—El personal de plantilla recibirá en concepto de premio de antigüedad un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía, hasta un máximo de doce trienios.

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

Art. 105. Prima por razón de viaje garantizada.—Los Pilotos percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo número 1, 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 perci-

birán la mayor, y en caso de que ambas sean inferiores a la prima por razón de viaje garantizada, percibirán esta última excepto en los casos previstos en el anexo 8.

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

Por día de servicio en vuelo como Piloto fuera de la base (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales) siempre que no se realice ningún vuelo, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

Esta garantía se aplicará también cuando el Piloto, en cumplimiento de los programas de vuelo o de órdenes recibidas, se presente en el aeropuerto para realizar un servicio de vuelo y éste no se lleve a cabo por causas que no tengan relación con el Piloto.

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

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

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a cincuenta y cinco horas de vuelo. Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque, 126.

Segundo bloque, 127/141.

Tercer bloque, 142/149.

Cuarto bloque, 150 en adelante.

En el supuesto de que para 1983 se establezca el mismo valor para las horas adicionales entre 56 y 70, ambas inclusive, y las horas base de vuelo, del reparto y posible incremento salarial que pueda establecerse por disposición legal o acuerdo entre los Pilotos y la Empresa para 1983, no se computarán a ningún efecto y por tanto se considerarán como una partida específica de los conceptos salariales las horas adicionales voladas y las devengadas no voladas correspondientes a los Pilotos Mandos y cargos de la Compañía (Directivos, Jefes de Flota, Instructores, Inspectores, etc.).

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

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

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» (periodo transcurrido 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 Tripulante la cancelación; independientemente de cual 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 desde 1 de enero de 1982 será el 10 por 100 del precio de la hora base de vuelo.

Art. 106. Plus de nocturnidad.—En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 82 con un incentivo del 25 por 100.

Art. 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 y plus de cantidad y calidad.

A los Pilotos ingresados en el transcurso del año o que cesaren dentro del mismo, se les abonarán estas gratificaciones prorrateando su importe de acuerdo con el tiempo trabajado para lo cual la fracción de mes se computará como unidad completa.

Art. 108. 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.

Art. 109. Protección a la familia.—Establecido por la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1966, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, el nuevo régimen de ayuda familiar los Pilotos que hubieran optado por el régimen vigente en 31 de diciembre de 1966, percibirán los puntos que tuvieran acreditados hasta la fecha a razón de 300 pesetas y lo que posteriormente les corresponda a tenor de lo dispuesto en la aludida Orden ministerial.

Todos los Pilotos que no hubieran causado alta en el régimen

de plus familiar antes del 31 de diciembre de 1986, se registrarán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Art. 110. *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, o parte proporcional en su caso.

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

Art. 111. *Gratificación por destacamento.*—Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo número 4 III, o en su defecto lo establecido en el artículo 94, apartado f).

Art. 112. *Gratificación por residencia.*—Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia por la cantidad consignada en el anexo número 4, IV.

Art. 113. *Gratificación por destino.*—Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el anexo número 4, V.

Art. 114. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Piloto recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

A efectos económicos el retén devengará el 2,85 horas de vuelo por día permanecido en esta situación y el 25 por 100 de dicho tiempo como actividad laboral.

B) Cursos y comisiones de servicio.—A efectos económicos los Pilotos durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 45 o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo y seis horas de actividad laboral.

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

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

Art. 116. *Licencia retribuida.*—El Piloto en situación de licencia retribuida percibirá la prima por razón de viaje garantizada o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 117. *Vacaciones.*—El Piloto durante las vacaciones reglamentarias percibirá además del sueldo y premio de antigüedad la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo período. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

Art. 118. *Vuelos de situación, regreso y prueba.*—En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios asignados, los Pilotos percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán al cómputo mensual de horas de vuelo ni limitaciones de actividades.

Sólo la actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar un servicio se computará como de actividad a efectos de límites.

No obstante lo anterior, dentro de una actividad diaria no se programarán vuelos de situación que supongan un incremento superior a una hora quince minutos de la actividad aérea correspondiente.

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

En los vuelos de situación se utilizarán billetes de servicio.

Art. 119. *Dieta.*—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base.

La cuantía de la dieta está calculada para cubrir básicamente los conceptos comida y cena.

Art. 120. *Clases de dieta.*—Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 121. *Dieta básica.*—Es la que servirá de punto de partida para calcular aplicándole un coeficiente regulador por país, la que corresponda en cada caso.

Art. 122. *Coeficiente regulador.*—Es el que se aplica a la dieta básica para que su cuantía en cada país esté en consonancia con el coste de vida del lugar.

Cuando se deban devengar dietas eventualmente en algún país cuyo coeficiente no conste, se aplicará la dieta básica si previamente no han llegado a un acuerdo la Dirección de la Compañía y la Representación de los Pilotos.

Art. 123. *Actualización de dietas.*—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día primero del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del índice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional.

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

Lo dispuesto en este artículo se aplicará asimismo a las gratificaciones de destacamento, residencia y destino.

Art. 124. *Dietas en vigor.*—Las dietas y gratificaciones de destacamento, residencia y destino en vigor durante 1982 serán las que figuran en el anexo número 4.

Art. 125. *Cómputo de dietas.*—A los efectos del cómputo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comidas que se deban realizar fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las trece horas y las quince horas o las veintiuna y las veintitrés horas locales.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las veinticuatro horas y las seis horas locales y no se pernocte fuera de la base.

Art. 126. *Gastos de bolsillo.*—Sin quedar englobados en la dieta y para atender gastos extraordinarios que se produzcan con independencia de los esenciales, ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, para cada fecha que se vuele o se permanezca ausente en la base, las cantidades señaladas en el anexo número 4, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

De acuerdo con lo anterior, si en el último vuelo de regreso a la base éste es directo y se produce cambio de fecha a bordo (hora GMT) no se devengará el gasto de bolsillo correspondiente a la última fecha.

Los gastos de bolsillo se dividen en nacionales o extranjeros, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 127. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan las tripulaciones técnicas 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 darán su visto bueno. El hotel seleccionado ha de ser como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Las habitaciones deberán ser individuales y con baño con el fin de garantizar un buen descanso.

Art. 128. *Alojamiento en los 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.

Art. 129. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Pilotos por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Art. 130. *Dieta básica.*—La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

Pilotos: Dieta nacional, 2.284 pesetas; dieta extranjera, 31,10 dólares.

Art. 131. *Comidas a bordo.*—Para evitar retrasos innecesarios, la Compañía facilitará a bordo las comidas a los tripulantes y habilitará los medios y personas necesarias a fin de que las mismas estén dispuestas de forma que puedan efectuarse normalmente, bien sea en vuelo o en las escalas.

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

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

Art. 132. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo las dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los Pilotos y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales o ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 125.

CAPITULO VIII

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 133. 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.).

Art. 134. De acuerdo con el artículo anterior, el régimen de financiación del Fondo Solidario Interno, de Obras Sociales de Vuelo, será el de reparto entre la Empresa y el empleado. La proporción será del 50 por 100 por cada parte.

La cotización a este Fondo será la fijada en el anexo número 8 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Dirección y la representación de los Pilotos.

Art. 135. Se establece una cotización por los Pilotos a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA del 0,148 por 100 del sueldo base por Piloto y mes.

Art. 136. La gestión de las Obras Sociales se hará a través de los órganos existentes con participación de la representación de los Pilotos quienes podrán participar en el establecimiento de las directrices a seguir en cada caso.

Art. 137. La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en tanto no se aplique el nuevo sistema que se encomienda elaborar a un grupo de trabajo de cuatro miembros, dos en representación de la Sección Sindical SEPLA en IBERIA y dos en representación de la Dirección de IBERIA.

El grupo se constituirá en un plazo no superior a un mes desde la firma del Convenio y deberá haber elaborado el nuevo sistema en un plazo máximo de tres meses.

Serán principios informadores del nuevo sistema los siguientes:

— Las prendas consideradas fundamentales por la Dirección para mantener la uniformidad serán suministradas por la Compañía.

— En ningún caso el coste total autorizado en 1982 y 1983 del nuevo sistema podrá ser superior al del actual sistema, deduciéndose a estos efectos del coste real actual los abonos por *rappel* que obtenga la Compañía de los proveedores por estos suministros.

El sistema de abono y control de la masita deberá ser simple y susceptible de control por ambas representaciones y la Auditoría General de la Compañía.

— Cualquier otro que ambas partes consideren conveniente incluir durante la realización de su trabajo.

CAPITULO IX

Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 138. 1. En tanto no sea modificado por norma legal, acuerdo pactado, u otra circunstancia, el régimen institucional de la Seguridad Social Complementaria y el Fondo Social de Vuelo, las partes se regirán por lo establecido en el presente Convenio.

En base a lo anterior:

a) La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por la Resolución de 10 de marzo de 1973 de

la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el anexo número 8.

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 17 de enero de 1978.

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 viajes garantizada, plus de cantidad y calidad, y primas de responsabilidad (estas cotizarán en los términos establecidos en el artículo siguiente), solicitando del Montepío de Previsión Social de Loreto acepte la cotización en estos términos e igualmente se calculen las prestaciones sobre ellos.

2. A partir de 1 de enero de 1982, la prima del concierto colectivo de vida de los Pilotos de la Compañía será abonada en un 80 por 100 con cargo a IBERIA y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.

Asimismo, desde dicha fecha 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.

3. La Compañía, ante el propósito de los Pilotos de constituir su propio Montepío y gestionar prestaciones en el marco de un nuevo fondo mutual, manifiesta su actitud de imparcialidad en el contencioso existente entre los Pilotos y el Montepío de Loreto y su voluntad de trasladar sus obligaciones por esta materia al nuevo fondo en el caso de que se resolvieran las actuales relaciones entre los Pilotos y el Montepío de Loreto.

Art. 139. Las primas de responsabilidad, que a partir de 1 de enero de 1981, se consolidan a razón del 7,5 por 100 anual, con un tope máximo del 75 por 100 cotizarán por dichas cantidades consolidadas al Fondo Social de Vuelo.

Art. 140. *Enfermedad fuera de base.*—Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado por los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los Pilotos y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Para que haya lugar a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica en caso del servicio, destacamento, residencia 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.

Art. 141. *Edad de cese en los servicios de vuelo.*—La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los Tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil u Órgano competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad se entenderá fijada a los sesenta años.

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

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

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

CAPITULO X

Transportes

Art. 142. *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.

Art. 143. *Renuncia a la recogida*.—A partir del 1 de enero de 1982, 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., de nueve mil (9.000) pesetas al mes, por Piloto, que voluntariamente se acojan, con renuncia a dicho régimen de transporte colectivo.

Asimismo, la Empresa se compromete, en los tres primeros meses de 1982, a ampliar y acondicionar el aparcamiento actual, con Vigilante, y a gestionar el disfrute del aparcamiento público de Barajas en las mejores condiciones para todos los Pilotos. Los acogidos al régimen vigente en la actualidad, percibirán por desplazamiento a los cursos el importe de taxi o equivalente. Igualmente, SEPLA se compromete a intentar que sus afiliados se acojan a este nuevo régimen.

Art. 144. *Accidentes in itinere*.—A los efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere», la Compañía autoriza a los Pilotos que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Compañía, reflejados en este capítulo, a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la Compañía en cuanto a:

- Itinerarios normales.
- En tiempo razonable.
- Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso desde el mismo a su domicilio o lugar en que se aloje.

CAPITULO XI

Billetes gratuitos o con descuento

Art. 145. *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 en 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, talonarios 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 carnet 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, 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 las cuales uno será gratuito I, en caso de enfermedad grave, o que 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 atender.

5. Billetes gratuitos I, en caso de matrimonio, para el Piloto y su cónyuge, en la red que le corresponda, según el período de permanencia que tenga en la Compañía.

6. Dos 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 o Noche Vieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

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

Art. 146. *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 FREE 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 su mayoría de edad, o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica del Piloto. Igualmente estarán exceptuados de tal requisito de convivencia en los casos de separación de hecho.

3. 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.

4. 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.

Art. 147. 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.

El pasar de clase turista a primera 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, 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 150.

3. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 146, se deberá 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 equivalente 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 cuatro trayectos que como máximo comprende el cupo anual.

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 IAT.

En las irregularidades que se cometan en materia de billetes gratuitos o reducidos, la Dirección sancionará, en todos los casos, con 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.

5. En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantiza el regreso mediante reserva de plaza si con billete sin reserva hubiera posibilidad 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 ascenderá al 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 o 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.

Art. 148. *Equipajes*.—Los Pilotos y sus familiares tendrán derecho a un máximo de treinta kilos de franquicia de equipaje por persona.

Art. 149. *Destacamentos*.—En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Piloto incluidos en el artículo 146 y un empleado de hogar o similar incluido en el Montepío del Servicio Doméstico.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otro empleado de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío de Servicio Doméstico, siendo este segundo billete gratuito II.

Art. 150. *Personal con pérdida de licencia, jubilado, 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 correspondieran 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 Mutuality, les será de aplicación, en materia de billetes, las mismas condiciones que al personal de tierra.

DISPOSICIONES FINALES

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.

Segunda.—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 representan, se comprometen a aportar su esfuerzo personal, individual o 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.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—En el plazo de un mes a partir de la publicación del presente Convenio, la Compañía elaborará y publicará la relación ordenada de personal vigente a 1 de enero de 1982 que se establece en el artículo 23.

Segunda.—Se constituye una Comisión Mixta de Trabajo integrada por ambas representaciones para que antes del 31 de diciembre de 1982 realicen un estudio y propuesta de un nuevo régimen de trabajo y descanso.

Tercera.—Se crea una Comisión Mixta de Trabajo, que estudiará, elaborará y propondrá la normativa de reglamentación de «Base Auxiliar» en el plazo máximo de un año.

Plus cantidad y calidad: Desde el 1 de enero de 1982 al 30 de junio de 1982 se abona un plus de 2.887 pesetas.

T A B L A S A L A R I A

ANEXO Nº 1

NIVELES	1ºC	1ºB	1ºA	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
Sueldo Base	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611	73.611
Prima Razón Viaje Garantizada (55 h.)	297.378	278.835	257.950	236.834	214.586	192.062	169.256	130.117	113.797	97.280	80.567
Precio horas atípicas	3.913	3.669	3.394	3.116	2.824	2.527	2.227	1.712	1.497	1.280	1.060
Precio horas vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive)	3.707	3.476	3.215	2.952	2.675	2.395	2.110	1.622	1.419	1.213	1.005
Precio horas vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante	5.407	5.070	4.690	4.306	3.902	3.492	3.077	2.366	2.069	1.769	1.465
Precio horas hasta 126 Horas actividad laboral (1er bloque)	1.643	1.539	1.424	1.309	1.186	1.061	936	718	627	536	445
Precio hora desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (2º bloque)	2.112	1.981	1.833	1.682	1.525	1.365	1.202	925	810	692	572
Precio hora desde 142 h. actividad laboral hasta 149 h. (3er Bloque)	2.905	2.725	2.520	2.314	2.097	1.874	1.654	1.272	1.113	950	788
Precio hora desde 150 h. actividad laboral en adelante (4º bloque)	3.196	2.996	2.772	2.544	2.306	2.064	1.818	1.400	1.223	1.045	867

Efectividad 1,1.82 a 31.6.82

TABLA SALARIA

ANEXO No 1

NIVELES	1aC	1aB	1aA	1a	2a	3a	4a	5a	6a	7a	8a
Sueldo Base	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498	76.498
Prima Razón Viaje Garantizada (55 h.)	297.378	278.835	257.950	236.834	214.586	192.062	169.256	130.117	113.797	97.280	80.567
Precio horas atípicas	3.913	3.669	3.394	3.116	2.824	2.527	2.227	1.712	1.497	1.280	1.060
Precio horas vuelo adicional desde 56 a 70 (ambas inclusive)	3.707	3.476	3.215	2.952	2.675	2.395	2.110	1.622	1.419	1.213	1.005
Precio horas vuelo adicional desde 71 (inclusive) en adelante	5.407	5.070	4.690	4.306	3.902	3.492	3.077	2.366	2.069	1.769	1.465
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (1er bloque)	1.643	1.539	1.424	1.309	1.186	1.061	936	718	627	536	445
Precio hora desde 127 horas actividad laboral hasta 141 horas (2o bloque)	2.112	1.981	1.833	1.682	1.525	1.365	1.202	925	810	692	572
Precio hora desde 142 h. actividad laboral hasta 149 h. (3er Bloque)	2.905	2.725	2.520	2.314	2.097	1.874	1.654	1.272	1.113	950	788
Precio hora desde 150 h. actividad laboral en adelante (4o bloque)	3.196	2.996	2.772	2.544	2.306	2.064	1.818	1.400	1.223	1.045	867

Efectividad 1.7.82 a 31.12.82

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 siguientes emolumentos:

— Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

— Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

— A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo o el 100 por 100 en el caso de que el cese temporal se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional, así declarados por los organismos competentes.

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.

a) 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) 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 a 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 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, dietas, 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 de Vida, los Pilotos en esta situación seguirán rigiéndose por las normas actualmente en vigor, en el reglamento de Concierto Colectivo de Pilotos.

c) 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 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, la inferior que en su caso se establezca legalmente para su jubilación por la Seguridad Social con plenitud de derechos.

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

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

— Una vez modificado el Reglamento del Fondo Social de Vuelo, en los términos necesarios para adecuarlos a las nuevas situaciones reguladas en el presente anexo, la Compañía abonará también en catorce mensualidades una cantidad igual a la que al Tripulante corresponda para la nueva situación de reserva en dicho Reglamento.

Mientras tanto, el Tripulante percibirá del Montepío de Loreto la cantidad que figura establecida en el actual Reglamento para los casos de cese en vuelo por razón de la edad.

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

d) 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.

CLAUSULAS TRANSITORIAS

Primera.—La efectividad de las situaciones de reserva y de excedencia especial se iniciará desde el momento en que dicha normativa y la del Montepío de Loreto concordante con ella obtengan la aprobación legal necesaria para su aplicación. No obstante, la Compañía y la representación de los Pilotos aceptan retrotraer sus efectos al 1 de enero de 1982 si por parte de los órganos correspondientes del Ministerio de Trabajo así se autorizase.

Hasta ese momento, el cese voluntario o forzoso en los servicios de vuelo por razón de edad seguirá rigiéndose por la normativa contenida en el Acuerdo de Pilotos que ha venido aplicándose durante los años 1980 y 1981.

Segunda.—Los Pilotos que a la entrada en vigor de estas normas se encuentren en situación de retiro forzoso o voluntario, hayan firmado Convenio Especial con la Seguridad Social y no tengan cumplidos los sesenta y cinco años, podrán optar por una sola vez y con carácter irrevocable, por acogerse a las regulaciones relativas al pase a la situación o escala de reserva.

Tercera.—Con efectos económicos de 1 de noviembre de 1981 se actualizarán las pensiones de los Pilotos que, en dicha fecha se encontraban en situación de retiro forzoso o voluntario sin haberse jubilado por la Seguridad Social, tomando como base para dicha actualización las cantidades que les fueron asignadas por la Compañía al cesar en vuelo por tal motivo, a las que se les aplicará las revalorizaciones que desde dicho momento les pudiera corresponder según las normas dictadas por la Seguridad Social para sus pensionistas en iguales períodos de tiempo.

Cuarta.—Aquellos Pilotos en situación de retiro forzoso o voluntario, a quienes la puesta en práctica de la normativa sobre situación o escala de reserva no les pueda ser aplicable por un período mínimo de veinticuatro meses antes de su jubilación definitiva por la Seguridad Social (estimada ésta en la fecha en que cumplan los sesenta y cinco años o edad menor que pudiera establecerse para la jubilación con plenitud de dere-

chos), podrán optar por su pase a la situación de reserva o acogerse a la excedencia especial. En este último caso percibirían de la Compañía una cantidad compensatoria por una sola vez.

CLAUSULA FINAL

Las regulaciones establecidas en el presente Convenio sobre las situaciones de reserva y de excedencia especial sustituyen en su totalidad la interpretación y aplicación acordadas por la Comisión de Interpretación del Acuerdo Colectivo entre IBERIA y sus Tripulantes Pilotos, reflejadas en el acta de fecha 2 de noviembre de 1981, una vez que obtengan, como queda dicho anteriormente, el refrendo legal necesario para su puesta en práctica.

ANEXO 3

Atenciones sociales

De acuerdo con lo establecido en el capítulo octavo, artículo 134, de este Convenio, las aportaciones del grupo de Pilotos serán de 100 pesetas por Piloto y mes.

La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los Pilotos.

ANEXO 4 I

Dietas

	Comida (Media dieta)	Cena (Media dieta)
	Pesetas	
Nacionales:		
Pilotos	1.142	1.142
	Comida (Media dieta)	Cena (Media dieta)
	Dólares USA	
Extranjeras:		
A) Básica	15,55	15,55
B) 125 por 100	19,44	19,44

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.

C) 112 por 100	17,42	17,42
-----------------------	-------	-------

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.

D) 95 por 100	14,77	14,77
----------------------	-------	-------

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

E) 80 por 100	12,44	12,44
----------------------	-------	-------

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

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

Efectividad: 1 de enero de 1992.

ANEXO 4 II

Gastos de bolsillo

	Conceptos gastos de bolsillo Pesetas
Nacionales:	
Pilotos	917
	Conceptos gastos de bolsillo Dólares USA
Extranjeras:	
A) Básica	13,99
B) 125 por 100	16,74

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.

	Conceptos gastos de bolsillo Pesetas
C) 112 por 100	15,00
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.	
D) 95 por 100	12,72
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza y Paraguay.	
E) 80 por 100	10,71
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

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

Efectividad: 1 de enero de 1982.

ANEXO 4 III

Destacamentos

	Conceptos destaca- mento Pesetas
Nacionales:	
Pilotos	2.648
	Conceptos destaca- mento Dólares USA

Extranjeras:

A) Básico	43,82
B) 125 por 100	54,78
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.	
C) 12 por 100	49,08
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.	
D) 95 por 100	41,63
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E) 80 por 100	35,06
Siendo de aplicación a: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

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

Efectividad: 1 de enero de 1982.

ANEXO 4 IV

Residencia

	Conceptos residencia Pesetas
Nacionales:	
Pilotos	1.989
	Conceptos residencia Dólares USA
A) Básico	37,25
B) 125 por 100	46,56

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.

	Conceptos residencia Dólares USA
C) 112 por 100	41,72
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.	
D) 95 por 100	35,39
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E) 80 por 100	29,80
Siendo de aplicación a: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota: Los países que no tengan índice establecido, se le aplicará la básica.

Efectividad: 1 de enero de 1982.

ANEXO 4 V

Destinos

	Conceptos destino Pesetas
Nacionales:	
Pilotos	1.404
	Conceptos destino Dólares USA
Extranjeras:	
A) Básico	26,29
B) 125 por 100	32,87

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, Países del Africa Ecuatorial y Dinamarca.

C) 112 por 100	29,45
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá y Cuba.	
D) 95 por 100	24,98
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E) 80 por 100	21,04
Siendo de aplicación a: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

Nota: Los países que no tengan índice establecido, se le aplicará la básica.

Efectividad: 1 de enero de 1982.

ANEXO 5

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

Uniforme de invierno: Un año.
Uniforme de verano: Una temporada.
Gabardina: Tres años.
Cuatro camisas blancas: Un año.
Dos pares de zapatos: Un año.
Seis pares de calcetines: Un año.
Dos corbatas: Un año.
Una gorra: Un año.
Una maleta: Cinco años.
Una cartera: Tres años.
Un maletín de mano: Tres años.
Un cinturón: Dos años.
Una cazadora: Dos años.

ANEXO 6

Vacaciones

A) Normas generales:

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

El disfrute de los días de recuperación se acumulará a los periodos de vacaciones anuales. Excepto cuando se haga uso de lo establecido en el último párrafo del artículo 84.

— Al conceder la Flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiese solicitado por el Tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre periodos múltiples de quince días.

— Los Tripulantes en situación de destacamento no tendrán derecho a que se les repiten los turnos voluntarios solicitados mientras dure esta situación.

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la Flota ha de darse vacaciones a un Tripulante destacado, se atenderá primero a las peticiones voluntarias y en cuanto a los forzosos se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacado durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

— Los Tripulantes en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos de los de la base principal. Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino siguiendo los mismos principios de los componentes de la base principal. El paso de un Tripulante a la situación de residencia o destino o su vuelta a la base principal serán considerados como pase de Flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

— Mandos superiores:

Estas normas no serán de aplicación a los Tripulantes que por designación expresa de la Dirección Gerencia ocupen cargos de Mando Superior en las Unidades Orgánicas correspondientes.

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la Flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer en el año 1971 y a partir de las puntuaciones que tengan en 31 de diciembre de 1970. La suma final de puntos así obtenida será la que fija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

— Instructores:

Cuando a un Instructor le coincida su turno de vacaciones con un periodo programado de instrucción, tendrá prioridad este último.

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

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

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

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

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

Si se eligen en dos periodos 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 la 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.

C) *Peticiones.*—Siendo el principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las Flotas en los distintos meses del año, y que las peticiones de los Tripulantes armonicen con los mismos, todo el sistema se establece en función de las dos programaciones que se realizan en las líneas Aéreas con el siguiente sistema:

1.º Entre el 1 y el 15 de noviembre, las Flotas ofertarán las disponibilidades para los meses de enero, febrero y marzo, así como el número de quincenas en el periodo de junio, julio, agosto y septiembre, necesarias para que la mitad de la plantilla de cada una de las mismas, pueda disfrutar de quince días de vacaciones en este periodo, si lo desea. En caso de renuncia de algún piloto, a disfrutar de la quincena de vacaciones en el periodo de verano, se deducirán de la oferta de la primera quincena de junio y de la segunda quincena de septiembre.

2.º Entre el 1 y el 15 de febrero, las Flotas ofertarán las disponibilidades para los meses de abril, mayo, octubre, noviembre y diciembre, así como los posibles aumentos sobre la oferta anterior para junio, julio, agosto y septiembre y/o las quincenas que no se hayan cubierto del cupo de verano.

3.º En consecuencia de los dos apartados anteriores se podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones, una para cada una de los mismos.

a) Entre el 1 y 15 de noviembre, las Flotas enviarán a cada Tripulante, la relación de disponibilidades de los meses del apartado primero, y entre el 1 y 15 de marzo, las del apartado segundo. En ambos casos se acompañará una papeleta de petición en la que se podrán solicitar los turnos que se desean por orden de preferencia.

b) Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la Flota antes del día 26 de los meses expresados en el apartado anterior.

c) Los Tripulantes que no deseen vacaciones en uno de los turnos, por reservarse para el otro, le harán constar así en su papeleta de petición.

d) Los Tripulantes que no envíen contestación a una papeleta o a las dos del año se entiende que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

e) Los Tripulantes que estuvieran disfrutando vacaciones durante los meses de marzo y/o noviembre, podrán hacer sus peticiones en los primeros ocho días después de su reincorporación al servicio.

D) *Asignación de turnos.*—Las Flotas no adquieren compromiso alguno en la concesión de ningún turno de vacaciones hasta un mes antes de que comience.

Las Flotas comunicarán a cada Tripulante, por carta, la concesión de vacaciones con un mes de antelación.

El Tripulante que realice un curso para cambio de Flota o de función, y no haya tenido ocasión de realizar petición de vacaciones para su nueva situación, podrán formularla durante los ocho primeros días de iniciado el curso de que se trate.

En todo caso, tendrán prioridad las vacaciones que ya estén preavisadas en la nueva Flota. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras sobre las segundas. Quedan exceptuados los casos que se contemplan en el apartado A).

La concesión de los turnos se hará con arreglo al siguiente criterio:

Voluntarios.—Para los turnos solicitados libremente por el Tripulante, tendrá prioridad el de menor puntuación, y en caso de ser ésta igual, el petionario que tenga menor número de orden en el escalafón.

Forzoso.—Para los turnos forzosos, se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor.

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él, no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones. Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos se podrán conceder por quincenas, dejando como mínimo tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos periodos forzosos.

No obstante lo anterior, cada Flota no podrá dar más del sesenta por ciento de los turnos de vacaciones en cada periodo.

E) *Vacaciones específicas de verano.*—Las vacaciones correspondientes a este cupo se regirán por las siguientes normas:

1.º Las Flotas no tienen más obligación que dar vacaciones en este periodo a la mitad de su plantilla, cada año, en turnos de quince días.

2.º Por consiguiente, no se podrán disfrutar los días de recuperación, ni el mes completo en las quincenas asignadas de dicho cupo.

3.º Los Tripulantes deberán manifestar su orden de preferencia para las quincenas ofertadas, 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 periodo de verano si le correspondiesen por su puntuación.

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

5.º Las quincenas solicitadas se adjudicarán en el año 1982 por la menor puntuación de los tripulantes y en igualdad de ésta, por orden de antigüedad.

A partir de entonces, tendrán preferencia para disfrutar las vacaciones en este cupo, aquéllos 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 caso de igualdad de puntos.

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

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

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

9.º En caso de que el cupo de vacaciones ofrecidas en este período no se cubra, al excedente de quincenas no cubiertas los Tripulantes podrán optar por el procedimiento actualmente en vigor en el acuerdo Colectivo.

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

ANEXO 7

Rotaciones de destacamento, residencias y destinos

A) Normas comunes.

— Todo Piloto tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

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

— Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo de permanecer en la situación que se oferte, se considerará en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 55, 56 y 57, abonándose al Piloto las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

B) Puntuación.

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

Destacamentos: 1,00 punto por mes.

Residencia: 0,85 punto por mes.

Destino: 0,60 punto por mes.

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

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

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

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

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

C) Peticiones.

— Las Flotas ofertarán por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda los turnos de destacamento, residencia o destino disponibles.

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

D) Asignación.

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

Voluntario:

Tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación, y en caso de ser ésta igual, el de menor número de orden en el escalafón.

Forzoso:

Cuando un destacamento, residencia o destino, 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 mayor a menor número de orden dentro del escalafón.

— Cuando un Piloto haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza, hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la Flota a que pertenezca.

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

— Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una Flota a punto o puntos fuera de la base principal, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

ANEXO 8

Seguridad Social Complementaria

Artículo 1.º *Enfermedad*.—A partir del 1 de enero de 1982, en las circunstancias y condiciones que se establecen en el párrafo siguiente, la Compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social Nacional y el Fondo B, 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, gratificaciones de destacamento, residencia y destino en su caso, pagas extraordinarias y paga de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que, con carácter general o pactado, se abonen a cada grupo laboral, 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 a la Asociación de Padres de Minusválidos de la Compañía IBERIA.

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 a los distintos grupos.

Art. 2.º *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 artículo 39 del Reglamento de Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado 1 b).

Art. 3.º Normas comunes.

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

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiese que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el Tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes, que tendrán, a efectos de Seguridad Social complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados A) y B) puntos 2, del anexo número 2, del Convenio, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores, estará en cualquier circunstancia supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del enfermo por el órgano aludido.

En aquellos casos en que la baja proceda de los Servicios Médicos de la Compañía, el control será ejercido por dichos Servicios en los términos expresados en el párrafo anterior.

Cualquier disposición complementaria en orden al control que se pueda dictar, se someterá previamente a la representación de los Tripulantes Pilotos y de la Compañía, para su aprobación.

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

Salvo que el facultativo competente de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el Tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía si se hallase en uso de permiso y a la base principal si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

En los casos en que la Compañía ordene el traslado del enfermo, los gastos que ocasione el mismo, serán de cuenta de aquella.

En caso de destacamento, residencia 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.º 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 intencionadamente recibir la asistencia en centros sanitarios o

por médicos distintos a aquellos asignados por facultativos de IBERIA, o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe tanto al centro asistencial como al facultativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

d) La Compañía estudiará la posibilidad de que las personas en situación de baja por enfermedad o accidente perciban el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja, pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Art. 4.º. *Recursos*.—De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del treinta y un día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca, y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un Tribunal Médico presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Piloto u otro designado por la Dirección de la Compañía.

Los costes que origine la constitución de este Tribunal trán 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.º

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

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

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

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

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

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

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

e) IBERIA reconoce a la Sección Sindical de SEPLA en la Empresa como interlocutor exclusivo, en la actualidad, en lo referente a los acuerdos y Convenios Colectivos del grupo de Pilotos especialmente en lo que se derive de la interpretación y aplicación del Convenio Colectivo de 1982, en razón a su nivel de implantación en el referido colectivo profesional.

Idéntico tratamiento, a efectos de negociación colectiva se dará a cualesquiera otras Secciones Sindicales, si las hubiere, siempre que alcancen el 40 por 100 de afiliados en este colectivo de Pilotos.

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

Art. 2.º 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 Destacamientos, Residencia y Destino.
- Asimismo, recibirán notificación acerca de las sanciones muy graves y despidos que afecten a los Pilotos.

Art. 3.º 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.

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.

Mº DE INDUSTRIA Y ENERGIA

19958

REAL DECRETO 1797/1982, de 9 de julio, por el que se declara la urgente ocupación de bienes y derechos al objeto de imponer la servidumbre de paso para construir una variante de la línea de transporte de energía eléctrica a 380 KV. de tensión «Puentes-Monteaerenas», con origen en el vano 308-307 y final en la nueva subestación transformadora de «Compostilla II», cuyo recorrido afecta a la provincia de León, por la «Empresa Nacional de Electricidad, S. A.» (ENDESA).

La «Empresa Nacional de Electricidad, S. A.» (ENDESA), ha solicitado del Ministerio de Industria y Energía la concesión de los beneficios de expropiación forzosa e imposición de la servidumbre de paso y la declaración de urgente ocupación con la finalidad de construir una variante de la línea de transporte de energía eléctrica, a trescientos ochenta KV. de tensión «Puentes-Monteaerenas», entre el vano de los apoyos trescientos seis-trescientos siete y la nueva subestación transformadora «Compostilla II».

La solicitud ha sido hecha en base a lo dispuesto en el artículo treinta y uno del Reglamento que desarrolla la Ley diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, de Expropiación Forzosa y Sanciones en Materia de Instalaciones Eléctricas.

La citada instalación fue declarada de utilidad pública en concreto por Resolución de la Dirección General de la Energía del Ministerio de Industria y Energía de fecha veintidós de junio de mil novecientos ochenta y uno, y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha trece de agosto de mil novecientos ochenta y uno, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso aéreo.

Se estima justificada la urgente ocupación por ser la construcción de dicha variante imprescindible para evacuar la energía que se produzca con la inmediata entrada en servicio del grupo IV de la «Central Térmica Compostilla II» a la red peninsular a través de la actual línea «Puentes-Monteaerenas». Tramitado el correspondiente expediente por la Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía de León de acuerdo con la Ley diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, y su Reglamento de aplicación, aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre, no se presentaron dentro del período hábil reglamentario en que fue sometido el trámite de información pública ningún escrito de alegaciones.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día nueve de julio de mil novecientos ochenta y dos,

DISPONGO:

Artículo único.—A los efectos previstos en la Ley de Expropiación Forzosa y Sanciones en Materia de Instalaciones Eléctricas diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, y su Reglamento de aplicación, aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre, se declara urgente la ocupación de terrenos y bienes gravados con la servidumbre de paso impuesta, con el alcance previsto en el artículo cuarto de la Ley citada, para establecimiento de una variante de la línea de transporte de energía eléctrica a trescientos ochenta KV. de tensión, «Puentes-Monteaerenas», entre el vano de sus apoyos trescientos seis-trescientos siete y la nueva subestación transformadora de «Compostilla II», instalación que ha sido proyectada por la «Empresa Nacional de Electricidad, S. A.» (ENDESA).

Los bienes y derechos a los que afecta esta disposición están situados en los términos municipales de Cubillos del Sil y Ponferrada, de la provincia de León, y son todos los que aparecen en la relación presentada por la empresa solicitante de los