

**24192 RESOLUCION de 4 de agosto de 1986, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo II entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes Pilotos.**

Visto el texto del Convenio Colectivo II entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes Pilotos, que fue suscrito con fecha 27 de junio de 1986, de una parte, por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2 y 3 de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 4 de agosto de 1986.—El Director general, P. A. (artículo 17 del Real Decreto 530/1985, de 8 de abril), el Subdirector general para la Negociación Colectiva y Condiciones de Trabajo, Francisco González de Lena.

**CONVENIO COLECTIVO II ENTRE «IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANONIMA» Y SUS TRIPULANTES PILOTOS**

**CAPITULO PRIMERO**

**Disposiciones generales**

Artículo 1.º *Ámbito territorial.*—El ámbito y aplicación del presente Convenio abarca todos los centros y dependencias del trabajo de la Compañía, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Art. 2.º *Ámbito personal.*—Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de «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 registró por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.

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

c) El personal que ingrese en la Compañía, en función de título Aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1955 y Orden 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 registró por las normas laborales que les sean de aplicación y las específicamente pactadas con la intervención de la representación sindical de los Pilotos.

Art. 3.º *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1986, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1987, excepto para el régimen económico, que será revisado con efectos de 1 de enero de 1987.

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.

En materia de revisión salarial para 1986, se aplicará sobre la base del 8 por 100 por lo que, en caso de que el IPC real para 1986 superase dicho tope, se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos de este acuerdo, con excepción del plus familiar, la gratificación de antiguos impuestos y fondo B.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuantas mejoras económicas se establecen, producirán la compensación de aquellas 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.

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

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

Art. 7.º *Readaptación de Tripulantes Pilotos.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la Autoridad Aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones técnicas, la Dirección, con respecto tan sólo a los Pilotos que figuren en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

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

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

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 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.º *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 necesaria para el normal desempeño de sus funciones. También se obligan a exhibir tal documentación a la autoridad y a la Dirección, si fueran requeridos para ello.

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

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

Art. 11.º *Régimen de vida.*—Los Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión.

Art. 12.º *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.º *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 suscritos 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 haya 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

#### SECCIÓN 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 este 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 puede 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 permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 18. *Tripulación*.—Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de IBERIA para la realización de un servicio de vuelo.

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

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

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

Art. 22. Se establece la siguiente clasificación, por niveles a efectos solamente económico-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.
- Nivel 8.

Art. 23. *Ordenación de Pilotos*.—Los Pilotos estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe único de «Pilotos».

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

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

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

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.

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

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

El ingreso de cualquier Piloto en la Compañía, fuere cual fuere la causa y el procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón. Su orden de prelación será el que fije la Dirección de Operaciones de «Iberia» en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del periodo de prueba, de acuerdo con el artículo 42.

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

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 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 considerará antigüedad en la función de Comandante la fecha en la que un Piloto con contrato en vigor en la Compañía IBERIA realizó el primer vuelo como Comandante, en 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 considerará 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 considerará antigüedad en la función de Copiloto la definida por la fecha y el orden de prelación que fija la Dirección de Operaciones de IBERIA en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas.

Se considerará 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 computará el tiempo permanecido en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía IBERIA. En cambio, no se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia voluntaria.

Art. 28. *Nivel y grupo*.—Se considerará 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 considerará 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 escalafón.

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

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Pilotos, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como Piloto en la Compañía IBERIA. En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo laboral de la Compañía tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en su grupo laboral de procedencia.

**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 del SEPLA exclusivamente en calidad de observador, excepto en la Junta de Selección y Evaluación.

**Art. 31. Renuncia a la función de Comandante.**—Los Comandantes podrán pasar voluntariamente a desempeñar la función de Copilotos, siempre que exista vacante y haya cursos, debiendo permanecer cuatro años como mínimo tanto en la flota de la que procedan como a la que pretenden llegar. No es de aplicación a Comandantes con edad de cincuenta y un años o superior. Terminado dicho período y cumpliendo los requisitos anteriores podrá volver a desempeñar las funciones de Comandante en la flota que le corresponda por antigüedad en el escalafón, siempre que cumpla lo estipulado en el apartado 1, párrafo 5.º del artículo 33 del presente Convenio.

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

El presente artículo se complementará con la normativa que se precise con objeto de facilitar su aplicación práctica.

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

**Art. 33. Progresión y regresión de Comandantes.**—1. 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 de vuelo.

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

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

2. 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 conforme a las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino, siempre y cuando por esta causa no se produzcan vacantes adicionales en las mismas.

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

Quien así hubiese regresado de 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 tendrá carácter obligatorio en el caso que se disminuyese el número de unidades de un determinada flota o incluso desapareciese la totalidad de la misma. El número de tripulantes que pueden regresar en este caso no será superior al

índice de tripulantes por avión que exista en ese momento en la flota de que se trate.

En este caso regresarán en orden inverso a 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 promoción a los niveles 1A, 1B y 1C, en que se requiere una permanencia de tres, cinco y tres años respectivamente, en el nivel anterior. En el nivel 8 se permanecerá hasta que al Piloto se le asigne 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, con la salvedad de lo establecido en el artículo 50.

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.

A los efectos del punto a) de este artículo, las licencias no retribuidas a que se refiere el artículo 46, apartado B), se computarán como tiempo efectivo de permanencia en el nivel.

**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 lo 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 Operaciones, 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 de 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 período de prueba, sin derecho a indemnización alguna por 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 período 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 período de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo para las que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aun simultáneamente, con su actividad de vuelo, efectúan períodos 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 Empresa concederá licencia retribuida a los Pilotos que la soliciten, siempre que medien las causas siguientes y por el tiempo que se señala:

**1. Dos días laborales:**

a) Enfermedad grave, fallecimiento, entierro o funeral del cónyuge, hijos, padres y hermanos, abuelos y nietos, incluso parentesco político.

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

b) Alumbramiento de esposa.

El tiempo señalado podrá ampliarse hasta tres días naturales más cuando el alumbramiento se produjera en lugar distinto del que reside habitualmente el trabajador.

**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 tienen derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborales, 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 treinta 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 del solicitante tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas, pero no así las forzosas.

**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 período de reentrenamiento y pruebas las normas complementarias de seguridad social establecidas en este Convenio.

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

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

La reincorporación del Piloto se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia o su equivalente en el supuesto de que éste haya sido sustituida.

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

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los Pilotos en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación perderán el derecho a la reincorporación.

**Art. 49. Servicio militar.**—Los Pilotos que sean requeridos, con carácter incluídible, para prestar servicios militares obligatorios mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

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

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

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

#### SECCIÓN PRIMERA. DEFINICIONES

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

Art. 54. *Base.*-El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea 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 del mes.

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 de 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 servicios.

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

Art. 62. *Actividad aérea nocturna.*-La comprendida entre la 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 real transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos con objeto de despegar hasta que, realizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y son parados sus motores (tiempo «entre calzós»).

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

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

Se confeccionarán las programaciones mensuales con los tiempos de los perfiles de vuelo correspondiente 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 58. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota y no a efectos económicos, a los Pilotos que participen como alumnos no se les computará como actividad laboral el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días. En estos casos, los Pilotos disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuela en flota:

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

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

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

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

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

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, una vez reincorporado, entrando posteriormente en la rotación normal de su flota, a no ser que la haya efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

Los Pilotos en situación de incidencia deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de vuelos entre las ocho y las 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 las veintidós horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado el día franco de servicio, el Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

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.*-Período de treinta días seguidos o dos períodos de quince días que disfrutarán 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 forzosas.

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, cumplida la condición anterior, hayan volado en los cinco años inmediatamente anteriores el 60 por 100 de la media de las horas voladas en su flota o flotas, en la función en que hayan permanecido durante ese tiempo.

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 grupo o función de los pertenecientes a la flota de que se trate, a los veinticuatro años de servicio en vuelo en la Compañía o cumplidos los cincuenta años de edad, el Piloto podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a la prima 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 prioridades se establecerán por riguroso orden de antigüedad técnica. Esta opción se mantendrá incluso en los casos de destacamentos forzosos y voluntarios.

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

#### SECCIÓN SEGUNDA. LÍMITES Y REGULACIONES

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

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

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

La Dirección de la Compañía y los representantes de los Pilotos admiten que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias.

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
07,01 - 15,00	2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	11,30
	6	9,30
	15,01 - 18,00	1
2		13,00
3		12,30
4		12,00
5		10,30
6		8,30
18,01 - 23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	9,30
	6	7,30
23,01 - 06,00	1	11,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00
06,01 - 07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación reforzada de pilotaje, 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.

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

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

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

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 3 tripul.	Vuelos cortos y medios con 2 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.

Desde el 1 de junio al 30 de septiembre y durante 1986 y 1987, el límite máximo de horas de vuelo contadas calzo a calzo será el siguiente:

	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas mes .....	85	82
Horas trimestre .....	240	231

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

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

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

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. No obstante, no se podrá programar otro servicio el mismo día natural de llegada a la base de Madrid, que tenga un descanso básico o superior.

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 al reincorporarse a su residencia habitual.

En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a treinta y un días no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Pilotos podrán optar por percibir íntegra la dieta por destacamento que se detalla en el anexo número 4, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha dieta, alojándose en el hotel designado según lo establecido en el artículo 127, cuyo coste será a cargo de la Compañía.

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

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

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

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. Cuando la duración prevista del destacamento voluntario se reduzca por necesidades de la Compañía, el preaviso de reincorporación a base principal será, como mínimo, de la mitad de los días previstos para su incorporación.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de residencia será de treinta y cinco días.

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

A la finalización de las situaciones de residencia y destino, el preaviso mínimo de reincorporación a la base principal será el mismo que para la incorporación.

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

Art. 96. *Periodos de descanso*

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

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

c) El periodo de descanso reducido por decisión del Comandante [párrafo (7), b)] redundará en la ampliación del periodo de descanso tras el regreso a la base en cinco veces del tiempo reducido, a no ser que el periodo 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 periodo de descanso al que se tiene derecho es:

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

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

c) El periodo básico de descanso más dos horas, si el periodo de descanso da comienzo entre las cuatro horas un minuto y las quince horas locales.

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

a) El periodo básico de descanso, si éste incluye una noche local, es decir, las veintitrés y siete horas locales.

b) El periodo 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 periodo de descanso al que se tiene derecho, consistente en el periodo 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 efectúan etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, según se establece en el artículo 92, el periodo de descanso en la base será de un día natural.

b) En las líneas de Africa Central y Austral y Oriente Próximo, realizadas al límite de series de servicios, el periodo de descanso tras el regreso a base será de treinta y seis horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales.

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

Este periodo de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio de tiempo comprendido entre las veintitrés y las siete horas locales. Ello será ampliado a cuarenta y ocho horas, si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios, y a setenta y dos horas, si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios, el periodo 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 periodo 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 (setenta y dos horas), el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante este periodo 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 GMT.

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 periodo de descanso y en qué medida.

Conforme a los mismos principios, cuando el periodo 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 periodo básico mínimo de descanso de diez horas y treinta minutos no debe ser reducido.

La decisión a que se viene haciendo referencia será siempre que el Comandante a cuyas órdenes estaba la tripulación o miembros de la misma en el servicio que precede al comienzo del periodo 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 a ningún otro adicional.

Art. 98. *Programaciones.*—A efectos de programación, el Jefe de Flota o persona por él designada participará con la Unidad de Programación, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Comandantes comunicar a su Jefe de Flota aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

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

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

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 de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que mediante un 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 contra éste por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

Sin embargo, quedarán excluidas de esta subrogación en la responsabilidad las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas tipificados en las leyes penales comunes, que se regirán por las disposiciones establecidas por la ley.

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

#### SECCIÓN TERCERA. ROTACIONES

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

Art. 101. *Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.*—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo 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. Prima de Responsabilidad de Comandante y Prima de Copiloto.

## b) Retribuciones variables:

1. Prima por razón de viaje por:
  - a) Horas atípicas.
  - b) Horas de vuelo adicionales.
  - c) Actividad aérea en tierra.
  - d) Actividad laboral.
2. Plus de Nocturnidad.
- c) Gastos compensatorios:
  1. Dietas.
  2. Dieta 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 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 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 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 percibirán la mayor, y, en caso de que ambas sean inferiores a la prima por razón de viaje garantizada, percibirán esta última excepto en los casos previstos en el anexo 8.

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

Por día de servicio en vuelo como Piloto fuera de la base (considerado entre las cero horas un minuto y las veinticuatro 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 cero horas un minuto y las veinticuatro 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 en algún momento se establezca el mismo valor para las horas adicionales entre cincuenta y seis y setenta, 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, no se computará 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.

Ambas partes acuerdan que a partir del 1 de noviembre de 1986, sin coste económico adicional, los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque ..... 167 horas.  
 Segundo bloque ..... De 167,01 horas en adelante.

Los precios de dichos bloques se incluirán en el anexo 1 del Convenio.

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 con «actividad aérea en tierra», la diferencia entre la «actividad aérea pura» (periodo transcurrido entre la prestación 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 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 62 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 prima de responsabilidad de Comandante y prima de Copiloto.

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

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

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

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. Para los Pilotos que desempeñen la función de Comandante, se incluirá la prima de responsabilidad o parte alicuota que corresponda.

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

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

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

Art. 113. *Dieta por destino.*—Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la

cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destino por la cantidad consignada en el anexo 4, V.

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

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

Art. 115. *Incidencias, cursos y comisiones de servicios, 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.

Quando 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.

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

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

#### B) Cursos y comisiones de servicio

A efectos económicos los Pilotos durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 45 o cualquier otra actividad que deben desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo y 6 horas de actividad laboral.

C) Las horas de vuelo 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 periodo. 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 y prueba.*—En los vuelos de situación para tomar o dejar servicios asignados, los Pilotos percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

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

Quando este tipo de servicios se programen en ejecución de forma imprevista se realizarán en primera, salvo que estén todas las plazas de dicha clase confirmadas en el momento de tomar la

decisión de realizar el vuelo, en cuyo caso se efectuarán en la clase inmediata inferior, o en turista en defecto de ambas.

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. *Coficiente 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.

Quando 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 en la Comisión de Interpretación del Convenio.

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

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice o lo que ambas partes acuerden y las extranjeras se actualizarán de mutuo acuerdo entre las partes, en función de los estudios correspondientes, ambas con efectos económicos de 1 de enero de cada año.

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

Art. 124. *Dietas en vigor.*—Las dietas y dietas de destacamento, residencia y destino en vigor durante 1986 serán las que figuran en el anexo 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 devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las 13,00 horas y las 15,00 horas o las 21,00 y las 23,00 horas locales.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las 24,00 horas y las 6,00 horas locales y no se pernocte fuera de la base.

El cómputo para el devengo de dieta nacional o extranjera se hará aplicando una u otra, tomando como base el aeropuerto en que se produzca el primer despegue en tiempos comprendidos entre las 13,00 y 15,00 y las 21,00 y 23,00 horas.

Quando el tiempo de actividad entre estas horas transcurra en vuelo se abonará dieta nacional.

Art. 126. *Complemento de dieta.*—Como parte complementaria de la dieta definida en el artículo 119, y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia no cubiertos por aquella, se devengarán las cantidades señaladas en el anexo 4 para cada fecha que se vuele o se permanezca fuera de la base, con excepción de lo establecido en el párrafo siguiente.

De acuerdo con lo anterior, si 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 complemento de dieta correspondiente a la última fecha.

Este complemento puede ser de carácter nacional o extranjero, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Los devengos a que se refiere este artículo sustituyen con efectos 1 de enero de 1986 a los reflejados en el punto II, 2, f), del acuerdo firmado entre las partes el 22 de mayo de 1986, y sus cuantías se incluyen en el anexo 4, citado anteriormente.

Art. 127. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan los tripulantes Pilotos en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

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

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

Art. 128. *Alojamiento en viajes no programados.*—Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los Pilotos alojamientos individuales de las mismas características del artículo anterior, siempre que ello sea posible.

Cuando, por no existir Delegación en el lugar de que se trate, el Piloto abone el alojamiento, éste pasará el cargo correspondiente a la Compañía.

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, 3.572 pesetas; dieta extranjera, 36,38 dólares USD.

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 necesarios a fin de que las mismas estén dispuestas de forma que pueden 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 13 y las 16 horas y las 21 y 24 horas.

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

Dada la problemática de las comidas facilitadas a los Pilotos, se considera necesaria la participación de la representación sindical, que dará su visto bueno. En este sentido, la citada representación podrá facilitar sus sugerencias a la Compañía, a través de la unidad correspondiente y, por su parte, la Compañía informará a la representación sindical las modificaciones previstas para la obtención del citado visto bueno que se considerará existente si en el plazo de quince días a contar de la fecha de la comunicación no se ha objetado nada en contra.

A tal efecto, por la representación sindical se designará a uno de sus delegados para servir de coordinador para este tema. Cuando sea necesario, dichos temas se sustanciarán a través de un grupo de trabajo compuesto por representantes de la Empresa y del SEPLA, con la participación y visto bueno decisorio del Servicio Médico de IBERIA.

Art. 132. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y complemento de dieta, 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 complemento de dieta por cada periodo de veinticuatro horas efectivas naturales e 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, etcétera), 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, etcétera).

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 3 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 encuentra elaborando 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 seis meses desde la firma del Convenio y deberá haber elaborado el nuevo sistema antes de 30 de junio de 1987.

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 los costes derivados de la aplicación del nuevo sistema podrán ser superiores a los gastos reales actuales.

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 8.

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 19 de septiembre de 1983.

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y por los conceptos de sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada y primas de responsabilidad (éstas cotizarán en los términos establecidos en el artículo siguiente).

Esta cotización supone el 4 por 100 para cada una de las partes sobre los conceptos mencionados. Se acepta la revisión de cuotas al Fondo Social de Vuelo cuyo tipo para 1986 se fija en el 4,7 por 100 para cada una de las partes. Esta subida de 0,7 puntos se abonará mediante una derrama especial en los términos que se acuerden entre las partes.

2. La prima del Concierto Colectivo de Vida de los Pilotos de la Compañía será abonada en un 60 por 100 con cargo a Iberia y en un 40 por 100 con cargo a los interesados.

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

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

4. Si en aplicación del punto anterior la representación de los Pilotos decidiese constituir su propio Fondo Mutual, las normas y compromisos contenidos en este Convenio que pudieran resultar afectados se adaptarán a la nueva situación.

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 gastos 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.

La Compañía facilitará a los Pilotos una relación actualizada de los Médicos Asesores y Centros Médicos contratados, con domicilios y números de teléfono.

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 Dirección General de Aviación Civil u Órgano competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad se entenderá fijada a los 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.*—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 12.010 pesetas al mes por Piloto, que voluntariamente se acojan, con renuncia a dicho régimen de transporte colectivo.

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

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

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

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

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

5. Billetes gratuitos de ida y vuelta hasta un máximo de dos, de los cuales uno será gratuito I, en caso de enfermedad grave, o que 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.

6. Billetes gratuitos I, en caso de matrimonio, para el Piloto y su cónyuge, sin época restrictiva ni limitación de redes.

7. 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 Nochevieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

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

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

Sin embargo, quedan exceptuadas las concesiones que se especifican en el artículo 145, puntos 3, 4 y 5.

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 las 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, disfrutará de dos billetes gratuitos II al año.

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

3. Los 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 disfrutará 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 o preferente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza, serán condiciones indispensables el disfrute de las vacaciones anuales tener un justificante del Jefe de la Unidad orgánica a que pertenezcan, donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

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

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

Clase turista:

	Pesetas por segmento
Corto recorrido (red nacional, excepto Península/Canarias)	150
Península/Canarias	300
Medio recorrido (red europea y España/Africa del Norte)	600
Largo recorrido (resto red)	900

Clase preferente:

Incremento del 10 por 100 sobre las cuantías anteriores.

Clase primera:

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

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

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

25 de junio a 5 de septiembre, ambos inclusive.

20 de diciembre a 9 de enero, ambos inclusive.

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

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

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

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

Art. 148. *Equipajes.*—Los Pilotos y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 30 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 Mutualidad 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.—Se establecerán regulaciones específicas para tripulantes Pilotos femeninos dentro de la vigencia del presente Convenio.

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

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

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

SEPLA declara su predisposición a prestar la máxima colaboración en la realización de las nuevas líneas que pueda abrir la Compañía, así como para su óptima explotación. Tal colaboración se prestará ya en la línea a Tokyo, de reciente apertura, durante el primer año de su ejecución.

ANEXO I-A  
PILOTOS  
Tabla salarial

Niveles	1.º C	1.º B	1.º A	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º	8.º
Sueldo base .....	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094	94.094
Prima por razón viaje garantizada .....	365.782	342.972	317.283	291.310	263.945	236.240	208.188	160.047	141.024	120.781	93.051
Precio horas atípicas .....	4.813	4.513	4.175	3.833	3.473	3.108	2.739	2.106	1.856	1.589	1.224
Precio horas vuelo desde 56 a 70 (ambas inclusive) .....	3.754	3.520	3.256	2.989	2.709	2.425	2.137	1.642	1.437	1.228	1.018
Precio horas vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante .....	5.475	5.134	4.749	4.360	3.951	3.536	3.116	2.396	2.095	1.791	1.483
Precio horas hasta 126 horas actividad laboral (primer bloque) .....	1.854	1.736	1.606	1.476	1.338	1.196	1.055	810	707	604	500
Precio horas desde 127 horas actividad laboral, hasta 141 horas (segundo bloque) .....	2.382	2.234	2.069	1.897	1.717	1.540	1.356	1.043	914	781	642
Precio horas desde 142 horas actividad laboral hasta 149 horas (tercer bloque) .....	3.271	3.074	2.845	2.605	2.363	2.118	1.863	1.430	1.261	1.080	889
Horas desde 150 horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque) .....	3.366	3.155	2.919	2.679	2.428	2.174	1.915	1.474	1.288	1.101	913
<i>Desde 1 de noviembre a 31 de diciembre de 1986, los bloques de actividad laboral serán los siguientes:</i>											
Precio horas hasta 167 horas actividad laboral (primer bloque) .....	2.190	2.054	1.900	1.744	1.584	1.415	1.247	958	844	723	557
Precio horas desde 167,01 horas actividad laboral en adelante (segundo bloque) .....	3.366	3.155	2.919	2.679	2.428	2.174	1.915	1.474	1.288	1.101	913

El 1 de noviembre se procederá a efectuar las regularizaciones que procedan, por aplicación de esta tabla, y con efectos de 1 de enero de 1986.  
Efectividad: 1 de enero a 31 de diciembre de 1986.

## ANEXO 1-B

## PRIMA DE RESPONSABILIDAD DE COMANDANTE

Primero.-Los Pilotos de «berberia» a los que la Compañía, de acuerdo con las facultades que la Ley le confiere, designe para desempeñar la función de Comandante a bordo de sus aeronaves, en tanto permanezcan en el ejercicio de dicha función, percibirán en concepto de Prima de Responsabilidad, la cantidad que en cada momento esté establecida para la flota en que ejerzan su función. Esta Prima se abonará en quince pagas anuales.

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

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

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

Cuarto.-Los porcentajes de consolidación referidos girarán sobre las Primas vigentes en cada momento.

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

Sexto.-Con efectividad de 1 de enero de 1986, la Prima de Responsabilidad de Comandante queda establecida en las cantidades siguientes:

	Pesetas
	Quince pagas
B-747 .....	123.944
DC-10 .....	123.944
A-300 .....	115.435
B-727 .....	106.207
DC-9 .....	88.464

## ANEXO 1-C

## PRIMA DE COPILOTO

Primero.-Los Pilotos de «berberia», mientras desempeñen la función de Copiloto a bordo de sus aeronaves, percibirán en concepto de Prima la cantidad que en cada momento esté establecida para el ejercicio de dicha función. Esta Prima se abonará en catorce pagas anuales.

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

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

Tercero.-Todo Piloto que pase a desempeñar la función de Comandante dejará de percibir la Prima de Copiloto y devengará desde ese momento la Prima de Responsabilidad de Comandante en los términos que para la misma se regulan.

Cuarto.-Los porcentajes de consolidación referidos girarán sobre las Primas vigentes en cada momento.

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

Sexto.-Con efectividad de 1 de enero de 1986, la Prima de Copiloto queda establecida en la cantidad de 7.619 pesetas.

## 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 en la Unidad orgánica a que pertenezca, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda percibir por la Seguridad Social nacional y/o complementaria, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo, o el 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 Concerto de Vida, los Pilotos en esta situación seguirán rigiéndose por las normas actualmente en vigor, en el Reglamento de Concerto de Vida de Pilotos.

c) Los Pilotos que cumplan la edad de 60 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 55 años.

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

El tripulante que pase a la situación de reserva permanecerá en la misma, como máximo, hasta cumplir la edad de 65 años, o la inferior que, en su caso, se establezca legalmente para su jubilación por la Seguridad Social con plenitud de derechos.

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

Durante el tiempo que medie entre el pase a la situación de reserva y el establecido por el Ministerio de Trabajo para la jubilación con plenitud de derechos, la Compañía abonará a su cargo, en catorce mensualidades, una cantidad equivalente a la que pudiese corresponder al tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos 65 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 adecuarlo 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 Concerto Colectivo de Vida, se regirán por las normas actualmente en vigor, en el Reglamento de Concerto Colectivo de Pilotos.

A partir de los 55 años, los Pilotos podrán solicitar voluntariamente su pase a la situación de excedencia especial, que se extinguirá, en cualquier caso, al cumplir los 65 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 14 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 65 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 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 a 1 de enero de 1982 si por parte de los Organos 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 vigente en 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 derechos), podrán optar por su pase a la situación de reserva o acogerse a la excedencia especial. En este último caso percibirán de la Compañía una cantidad compensatoria por una sola vez.

Quinta.-La Compañía acepta negociar la solución definitiva de la problemática de los tripulantes Pilotos desde el momento de su jubilación en la Empresa hasta su jubilación por la Seguridad Social.

En tal sentido la Compañía proseguirá sus gestiones ante los Organismos oficiales competentes para tratar de conseguir la cobertura oficial de la actual carencia de asistencia sanitaria de los tripulantes, entre el momento de su cese en vuelo por razón de edad y su jubilación por la Seguridad Social. En tanto dicha situación no se resuelva por dicha vía, los casos concretos que se produzcan de atenciones quirúrgicas o internamientos clínicos en la Seguridad Social serán compensados por la Compañía en los términos que se acuerden en cada caso concreto entre la Empresa y la representación de los tripulantes, en el seno de la Comisión de Interpretación.

**DISPOSICION FINAL**

Ambas partes aceptan la revisión de los términos contenidos en el anexo 2, acordándose para ello los criterios básicos siguientes:

Estudio y modificación, en su caso, si ambas partes así lo acordaran de las situaciones definidas «Reserva» y «Excedencia especial» y su posible sustitución por el sistema que sigue aplicándose actualmente.

En el supuesto de sustitución de las situaciones de «Reserva» y «Excedencia especial» anteriormente aludido, las cláusulas transitorias primera a cuarta, inclusive, contenidas en el anexo 2 del Convenio Colectivo vigente, quedarían anuladas.

**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 1.000 pesetas por Piloto y mes, en catorce mensualidades.

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

**ANEXO 4. I**

**DIETAS PILOTOS**

	Comida Media dieta	Cena Media dieta
Nacionales .....	1.786 ptas.	1.786 ptas.
Extranjeras:		
A) Básico .....	18,19 \$ US	18,19 \$ US
B) 125 por 100 .....	22,74 \$ US	22,74 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.		
C) 112 por 100 .....	20,37 \$ US	20,37 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.		
D) 95 por 100 .....	17,28 \$ US	17,28 \$ US
Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Grecia, Paraguay y Suiza.		
E) 80 por 100 .....	14,55 \$ US	14,55 \$ US
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.		

Nota.-Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.  
Efectividad: 1 de enero de 1986.

**ANEXO 4. II**  
**COMPLEMENTOS DE DIETAS**  
**Pilotos**

	Conceptos Complemento dieta
Nacionales .....	1.254 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico .....	14,09 \$ US
B) 125 por 100 .....	17,61 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C) 112 por 100 .....	15,78 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.	
D) 95 por 100 .....	13,39 \$ US
Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Grecia, Paraguay y Suiza.	
E) 80 por 100 .....	11,27 \$ US
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.-Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.	
Efectividad: 1 de enero de 1986.	

**ANEXO 4. III**  
**DESTACAMENTOS**  
**Pilotos**

	Conceptos Destacamentos
Nacionales .....	3.278 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico .....	50,28 \$ US
B) 125 por 100 .....	62,85 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C) 112 por 100 .....	56,31 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.	
D) 95 por 100 .....	47,77 \$ US
Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Grecia, Paraguay y Suiza.	
E) 80 por 100 .....	40,22 \$ US
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.-Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.	
Efectividad: 1 de enero de 1986.	

**ANEXO 4. IV**  
**RESIDENCIAS**  
**Pilotos**

	Conceptos Residencia
Nacionales .....	2.428 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico .....	42,75 \$ US
B) 125 por 100 .....	53,44 \$ US

Conceptos  
Residencia

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

C) 112 por 100 .....	47,88 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.	
D) 95 por 100 .....	40,61 \$ US
Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Grecia, Paraguay y Suiza.	
E) 80 por 100 .....	34,20 \$ US
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	

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

Efectividad: 1 de enero de 1986.

**ANEXO 4. V**  
**DESTINOS**  
**Pilotos**

	Conceptos Destino
Nacionales .....	1.716 ptas.
Extranjeras:	
A) Básico .....	30,17 \$ US
B) 125 por 100 .....	37,71 \$ US
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C) 112 por 100 .....	33,79 \$ US
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.	
D) 95 por 100 .....	28,66 \$ US
Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Grecia, Paraguay y Suiza.	
E) 80 por 100 .....	24,14 \$ US
Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.	
Nota.-Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.	
Efectividad: 1 de enero de 1986.	

**ANEXO 5**

**RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DE LOS TRIPULANTES TECNICOS CON LA DURACION 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, con las excepciones y salvedades que en esta regulación de vacaciones se expresan.

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 tendrán derecho a que se les respeten los periodos voluntarios designados mientras dure esta situación.

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

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

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

Los tripulantes en situación de 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 o 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 rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

Instructores:

Cuando a un instructor le coincida su periodo 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 y agosto .....	24	12	12
2. Septiembre .....	16	10	6
3. Junio .....	12	4	8
4. Abril y mayo .....	8	4	4
5. Diciembre .....	6	0	6
6. Enero .....	0	0	0
7. Febrero, marzo, octubre y noviembre .....	0	0	0

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

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

Al tripulante que disfrute de un 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 de año.

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

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

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

### C) Peticiones

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

### D) Asignación

Entre los días 11 y 26 de noviembre, la Empresa expondrá y pondrá a disposición de los tripulantes una lista por flota con la asignación de los periodos de vacaciones a cada tripulante, confeccionada en base a las solicitudes recibidas y a la puntuación que dada uno tenga.

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

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

Permutas:

Hasta el 5 de diciembre la Empresa recibirá de los tripulantes las permutas que entre dos tripulantes de la misma flota y especialidad hayan acordado. La permuta se hará por medio de una papeleta firmada por ambos interesados.

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

- Entre dos periodos forzosa.
- Entre dos periodos voluntarios sin penalización de puntos.
- Entre un periodo forzoso y otro voluntario. La puntuación del voluntario, si la hubiese, se aplicará a ambos tripulantes.
- Entre dos periodos voluntarios, uno de ellos con penalización de puntos. La puntuación se aplicará al que inicialmente los tenía adjudicados.

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

Asignación definitiva:

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

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

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

Enfermedad en vacaciones:

El periodo de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente, cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en Centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente. La fracción del periodo interrumpido por esta causa la

disfrutará por designación de la Empresa antes del 31 de diciembre. Si no fuese posible por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el periodo, y condición real en que lo disfrute.

#### Voluntarios:

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

#### Forzosos:

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

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

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

#### Vacaciones específicas de verano:

Las vacaciones correspondientes a esta temporada se regirán por las siguientes normas:

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

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

Tercera.—Los tripulantes deberán manifestar su orden de preferencia en las casillas establecidas a este efecto en el impreso de petición. Se entiende que el tripulante sólo está interesado en las quincenas que solicita, y de no responderle alguna de ellas se reserva para disfrutarlas en el siguiente periodo de verano si le correspondiesen por su puntuación.

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

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

### ANEXO 8

#### SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

Artículo 1.º *Enfermedad*.—A partir de 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, dietas 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 58 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a los 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 párrafo primero del artículo anterior de este anexo.

#### 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 entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el servicio médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes, que tendrán, a efectos de seguridad social complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

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

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará en cualquier circunstancia sujeta 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 aquélla.

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 segundo 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 y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

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

Art. 5.º *Fondo B*. a) Con efectos de 1 de junio de 1986 se dejarán de asignar nuevas prestaciones por el concepto de Fondo B. Esta medida tiene en principio carácter provisional y queda sujeta a su aceptación por los restantes colectivos de vuelo.

b) Antes de 30 de septiembre de 1986 se constituirá un grupo de trabajo mixto, con representación de la Compañía y de los tripulantes Pilotos, que estudiará la situación económica actual del Fondo B y la extinción jurídica del mismo. Los trabajos deberán estar concluidos antes del 31 de diciembre del presente año.

c) No obstante, las prestaciones ya causadas por este concepto se mantendrán en su totalidad, a cuyo fin ambas partes, Empresa y Pilotos, seguirán cotizando al Fondo B en los términos actuales. Una vez finalizados los estudios citados en el punto b), se concretarán las medidas que garanticen la percepción de las prestaciones causadas hasta la fecha de referencia.

#### ANEXO 9

#### REPRESENTACION, APLICACION E INTERPRETACION 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 1986, 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 fuere necesario, las cuestiones en que hubiera controversia en relación a lo aquí establecido, sin perjuicio de lo atribuido a la Comisión de Interpretación.

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

- Turnos de vacaciones.
- Rotaciones de destacamentos, 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.

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

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

Art. 4.º La Compañía abonará a cada representante sindical de SEPLA, por cada día de dedicación sindical señalado en las programaciones, un número de horas (atípicas) equivalente a la media general anual de las horas devengo standard realizadas en el año inmediato anterior.

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Aplicación del régimen de descansos y días libres conforme a las sentencias de la Magistratura de Trabajo número 3/765, de 27 de diciembre de 1984, y sentencia del Tribunal Central de Trabajo de fecha 11 de junio de 1985

La Compañía IBERIA aplicará en las programaciones de vuelo de los Pilotos los criterios contenidos en las aludidas sentencias en su interpretación extensiva [artículo 96, 1, b), y 5, a), b) y c)], del Convenio Colectivo, con carácter inmediato.

No obstante lo anterior, y dadas las dificultades de orden técnico aducidas por la Compañía para la aplicación del régimen de días libres resultantes de la aplicación de los criterios de dichas sentencias se pacta el siguiente calendario:

- A partir de la fecha del presente acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 1986, las programaciones contendrán un mínimo de ocho días libres al mes.

- Entre el 31 de diciembre de 1986 y el 30 de junio de 1987, las programaciones se harán con un mínimo de nueve días libres al mes.

- Entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1987 el mínimo de días libres habrá de elevarse a diez días, igualmente al mes.

- A partir de 1 de enero de 1988 se aplicará el Convenio Colectivo en su integridad.

A estos efectos se entiende por días libres los definidos en el artículo 83 del Convenio Colectivo.

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

Desde la firma del presente acuerdo hasta la conclusión del calendario acordado, la suma de los días libres antes reflejados más los periodos de descanso que constituyan día natural nunca será inferior a once días al mes.

La Compañía IBERIA manifiesta su voluntad de reducir los plazos de aplicación antes descritos a cuyo efecto optimizará las programaciones se planteará la necesidad de contratación de nuevos Pilotos, etc.

Ambas partes dedicarán semestralmente una sesión monográfica de la Comisión de Interpretación del Convenio para la comprobación de la correcta aplicación del presente pacto.

Como compensación económica por la cesión de días libres no disfrutados, la Compañía abonará a sus tripulantes Pilotos las siguientes cantidades:

Año 1986:

- 40.000 pesetas al mes por 15 pagas a los Comandantes.
- 20.000 pesetas al mes por 15 pagas a los Copilotos.

Año 1987:

- 62.000 pesetas al mes por 15 pagas a los Comandantes.
- 42.000 pesetas al mes por 15 pagas a los Copilotos.

Durante 1986, y como compensación adicional por los días libres no disfrutados del periodo retroactivo, se abonará a los Comandantes y Copilotos una cantidad mensual de 30.000 pesetas en 15 pagas.

Estas cantidades, tanto las referidas a 1986 como a 1987, dejarán de abonarse una vez que la Compañía haya cumplido en su integridad las sentencias aludidas.