

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

23017 *Resolución de 15 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el X Convenio colectivo de Iberia LAE, SA, Operadora y sus tripulantes pilotos.*

Visto el texto del X Convenio colectivo de la empresa Iberia LAE, SA Operadora y sus tripulantes pilotos (Código de Convenio n.º 90002650011982), que fue suscrito, con fecha 15 de octubre de 2022, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por la sección sindical del SEPLA, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción del citado Convenio colectivo en el correspondiente Registro de Convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad, con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.

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

Madrid, 15 de diciembre de 2022.–La Directora General de Trabajo, Verónica Martínez Barbero.

X CONVENIO COLECTIVO ENTRE IBERIA LAE, SAO, SU Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ámbito territorial.*

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

Artículo 2. *Ámbito personal.*

Este convenio afecta a todos los pilotos de plantilla de la compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora, Sociedad Unipersonal, en las situaciones contempladas en el mismo.

En adelante cuando se utilice el término empresa, compañía, operador, Iberia, Iberia Operadora, para definir al empleador, siempre que no se especifique lo contrario, se

referirá exclusivamente a Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora, Sociedad Unipersonal.

Cuando se utilice el término Sepla, Sección Sindical, representación de los pilotos, siempre que no se especifique lo contrario, se referirá exclusivamente a la Sección Sindical de Sepla en Iberia, todo ello sin perjuicio de la legislación vigente.

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

Artículo 3. *Ámbito temporal.*

El presente convenio entra en vigor el día 1 de enero de 2022 y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025, excepto para los conceptos o materias para los que se señale expresamente otra fecha distinta.

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.

Artículo 4. *Compensación y absorción*

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

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

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

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

Si por la jurisdicción 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. En ese sentido, si por cualquier causa, se declarara la nulidad de alguna cláusula, ambas partes se obligan a alcanzar un acuerdo para que no se vea afectada la masa salarial pactada en convenio con incremento o decremento superior al 1% de la misma.

Artículo 6. *Trato más favorable.*

Cuando la interpretación del texto del convenio se prestase a soluciones dudosas se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los pilotos, es decir, se aplicará el principio «in dubio pro operario».

Artículo 7. *Readaptación de tripulantes pilotos.*

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

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

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

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

Artículo 8. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

Si durante la vigencia del convenio se pusieran al servicio de la compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos contemplados y garantizados en este convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones.

CAPÍTULO II

Principios informadores

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

Los pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de la compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la compañía o de sus resultados económicos, teniendo en cuenta en cualquier caso las normas de seguridad aérea.

Artículo 10. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*

Los pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine. Los citados cursos, pruebas, controles e inspecciones, serán impartidas por pilotos en activo, pertenecientes al escalafón de Iberia, que desempeñen funciones o labores de inspección o instrucción dentro de la misma. Los cursos, dependiendo de la materia y siempre que no contemplen anomalías y o emergencias podrán ser impartidos también por pilotos con pérdida de licencia. Aquellas materias no relacionadas con la operación de vuelo podrán ser impartidas por pilotos en situación de reserva o personal de tierra, siempre que posean la capacitación necesaria para impartir los citados cursos.

No obstante lo anterior, los pilotos con pérdida de licencia podrán ser SFI (instructor en simulador) o SFE (examinador de vuelo sintético) cuando sean requeridos por la compañía.

En caso de incorporación de un nuevo tipo de avión y de forma excepcional, se podrá contratar la formación de los instructores que resultara necesaria, con los instructores del fabricante. Asimismo, si finalizada la instrucción de los instructores quedara un remanente de cursos ofrecidos gratuitamente por el fabricante, se ofertarán al resto del colectivo por orden de escalafón y su aceptación será voluntaria.

La formación de determinados programas formativos se podrá realizar a través de E-learning, sin que sea necesaria la presencia física. En caso de que se trate de formación obligatoria reglada, se acordará el tiempo que haya de computarse como actividad o, en caso de ser necesario, programarse en función de las características o duración del curso.

Los pilotos se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, calificaciones y demás documentación necesaria para el normal desempeño de sus

funciones. También se obligan a exhibir tal documentación a la autoridad y a la Dirección si fueran requeridos para ello.

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

Los gastos de obtención y renovación de visados, pasaportes, habilitaciones de tipo y demás documentos necesarios para el normal desempeño de las funciones de los pilotos, así como los de renovación de licencias, vacunas y reconocimientos médicos pasados en los centros que hubieran sido reconocidos previamente por la compañía, serán por cuenta de la misma. La lista de centros reconocidos será comunicada por la compañía anualmente, existiendo, salvo circunstancias excepcionales, un mínimo de 2 en las Comunidades Autónomas de Madrid y Cataluña y 1 en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Valencia, Baleares y Canarias. Esta lista se podrá actualizar incluyendo centros en otros puntos de la geografía nacional, en caso de que Iberia considere que existan otros centros que cumplan con los requisitos necesarios para que puedan ser reconocidos por la compañía.

No obstante lo anterior, Iberia reembolsará el coste del reconocimiento, con un máximo de 150 euros, en caso de que el piloto elija un centro médico distinto de los reconocidos por la compañía; en ese supuesto, cualquier gasto adicional correrá por cuenta del piloto. Esta cantidad máxima se actualizará, en su caso, conforme a los criterios previstos en el artículo 132.

Artículo 11. *Pacto de no concurrencia.*

Los pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida que signifique competencia de transporte aéreo a la compañía, sin perjuicio de las excepciones que se especifican en el presente convenio colectivo.

Artículo 12. *Banalización tripulantes técnicos.*

La compañía, previo acuerdo con la Sección Sindical de Sepla en Iberia, podrá asignar turnos de vuelos a sus pilotos, siempre que actúen en equipo en los siguientes casos:

- a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a Iberia, o en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.
- b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en convenios, tratados, protocolos y otros pactos, que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios. No se exigirá este requisito para los aviones de las compañías del antiguo grupo «ATLAS».
- c) Si la representación de los pilotos y la empresa, de forma consensuada, establecieran la existencia de casos especiales, en los que, por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios, sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación de los pilotos y la empresa, en la parte que les afecte.

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

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

Artículo 13. Legislación vigente y reglamentos internos.

Para conseguir que las operaciones de vuelo de Iberia se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los pilotos se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la 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.

A estos efectos, la compañía entregará a cada piloto un dispositivo electrónico para facilitar el acceso a los manuales. En este sentido, se acordará un protocolo de uso de este dispositivo.

Los manuales, instrucciones temporales, boletines de actualización o similares, actuales y futuros podrán estar redactados en español o en inglés.

Artículo 13 bis. Comunicación.

Las comunicaciones de Iberia con los tripulantes pilotos respecto a la programación mensual, vacaciones, nóminas, notas informativas, revisión de manuales y ofertas de licencias no retribuidas, destacamentos, residencias y destinos, se podrán realizar a través de IBpróxima y/o por otros medios/soportes que las nuevas tecnologías permitan, como CD, SMS, etc.

Asimismo, y en la medida en que los tripulantes disponen de un correo corporativo, expresamente se acuerda que cualquier comunicación escrita entre el tripulante y la compañía podrá realizarse a través de la utilización de dichas direcciones de correo, asumiendo el tripulante la obligación de revisar con regularidad su Dirección de correo corporativo y mantenerlo operativo. El incumplimiento de dicho compromiso no podrá generar sanción disciplinaria alguna.

No obstante lo anterior, no se podrá utilizar este sistema de comunicación para los temas relacionados con la programación del piloto, a excepción de la notificación de la programación mensual que se deberá producir en los términos del artículo 95 del convenio colectivo, así como para la notificación de expedientes disciplinarios ni sanciones

CAPÍTULO III**Definiciones****Artículo 14. Principios generales.**

A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la normativa interna de Iberia, se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando existan contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Artículo 15. Tripulante.

Persona a quien la Dirección de Iberia puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Artículo 16. *Tripulante técnico.*

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

Artículo 17. *Tripulación.*

Conjunto de tripulantes técnicos y de cabina de pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de Iberia para la realización de un servicio en vuelo.

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

Artículo 18. *Piloto.*

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

A efectos exclusivamente internos de la compañía, se considera el nivel profesional de piloto equivalente al del Grupo Superior de Gestores y Técnicos (antiguo grupo laboral de Técnicos de Grado Superior), sin que de dicha equiparación puedan derivarse consecuencias salariales o merma de derechos.

Artículo 19. *Comandante.*

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

Dada su condición de puesto de confianza, está expresamente excluido de la aplicación del convenio a efectos de deberes y derechos inherentes al puesto de confianza, salvo lo expresamente pactado en este convenio, así como en la normativa específica.

Artículo 20. *Copiloto.*

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

Artículo 21. *Piloto de relevo.*

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

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

Artículo 22. *Clasificación por niveles.*

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

- Nivel 1D.
- Nivel 1C.
- Nivel 1B.
- Nivel 1A.
- Nivel 1.
- Nivel 2.
- Nivel 3.
- Nivel 4.
- Nivel 5.
- Nivel 6.
- Nivel 7.
- Nivel 8.
- Nivel 9.
- Nivel 10.
- Nivel 11.

Artículo 23. *Ordenación de pilotos.*

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

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

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

No obstante lo anterior, en caso de cualquier tipo de excedencia, el orden de la relación ordenada del personal, la antigüedad técnica y la antigüedad en la función, se regirán por lo dispuesto en cada una de las excedencias que regula el convenio colectivo.

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

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

A los efectos de designación para desempeñar la función de comandante 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 y en el nivel que le corresponda, conforme a lo establecido en el artículo 29. Su orden de prelación será el que fije la Dirección de Operaciones de Iberia en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 43.

El piloto con pérdida definitiva de licencia, permanecerá en la Relación Ordenada del Personal Tripulantes Pilotos.

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

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

Artículo 24. *Antigüedad técnica.*

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

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

Se considera antigüedad en la función de comandante la fecha en la que un piloto perteneciente al escalafón único de pilotos de Iberia, con contrato en vigor en la compañía Iberia realizó el primer vuelo como comandante, en servicios de transportes públicos de la compañía Iberia, en vuelos de Iberia, con avión de Iberia, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo, teniendo en cuenta lo preceptuado en el tercer párrafo del artículo 38 del convenio colectivo.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 27. *Antigüedad administrativa.*

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

Artículo 28. *Nivel y grupo.*

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

Se considera grupo la totalidad de tripulantes técnicos que ostentan la categoría de pilotos.

CAPÍTULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Artículo 29. *Admisión.*

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

Se exceptúa de la previsión de ingreso por el nivel de entrada cuando la compañía realice una Convocatoria de Alta Experiencia y el piloto sea contratado dentro de ella, produciéndose, en ese caso, el ingreso por el nivel 9.

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.

Artículo 30. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

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

En las mencionadas pruebas de ingreso participará un representante de Sepla como miembro del tribunal con voz y voto.

Los aspirantes que sean calificados en sus pruebas de ingreso como aptos para iniciar el proceso de formación con arreglo a los requisitos que en cada momento se establezcan, formarán parte de una Bolsa de pilotos y se irán incorporando a los procesos de formación de acuerdo a su grado de experiencia y a la infraestructura y necesidades de la compañía. Esta Bolsa de pilotos podrá coexistir de forma totalmente independiente con otra pequeña bolsa, denominada Bolsa de pilotos de Habilitación Tipo Iberia, estando formada por los pilotos que en el momento de su prueba de ingreso posean una habilitación de tipo actualizada de alguno de los aviones operativos de Iberia, y sean considerados aptos para iniciar su proceso de adaptación a la operación de la compañía, y que se irán incorporando a los procesos de adaptación de acuerdo a la infraestructura y a la necesidad operativa de la flota de la que posean habilitación.

Los seleccionados serán responsables del mantenimiento de sus aptitudes y de su licencia profesional, hasta que la compañía les convoque para iniciar sus procesos de formación o adaptación, según el caso; momento en el que la compañía les asignará la antigüedad administrativa por el último nivel.

Una vez finalizado satisfactoriamente los procesos de formación o adaptación con arreglo a la normativa existente en cada momento, la Dirección de Operaciones fijará el

orden de prelación en función de las calificaciones obtenidas durante el período de formación o adaptación, y la compañía le asignará la antigüedad técnica que le corresponda, siempre que se consolide con el período de prueba y detrás del último piloto del escalafón.

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

La concesión de la renuncia a la función de comandante de quienes tengan 56 años o más, quedará supeditada a la expresa aceptación por parte de la compañía.

Los comandantes podrán pasar voluntariamente a desempeñar la función de copilotos, siempre que exista vacante y haya cursos, debiendo haber permanecido 4 años como mínimo en el grupo de flotas del que proceden, de los cuales 30 meses lo habrán sido en la última flota y deberán permanecer 4 años en la flota a la que pretenden llegar desempeñando en esta última la función de copiloto. En los casos de cambio forzoso, se computará únicamente el tiempo de permanencia de 4 años en el grupo de flotas de procedencia. Si antes de la finalización de los 4 años, la compañía le ofertase, porque le correspondiese por orden de escalafón, un curso de calificación como comandante en la misma flota, el tripulante deberá permanecer el periodo que le restase hasta la finalización de los cuatro años, debiendo, igualmente, permanecer un mínimo de 30 meses adicionales en la misma.

Terminado dicho período podrá volver a desempeñar las funciones de comandante en la flota que le corresponda por antigüedad en el escalafón, cuando haya plazas, y siempre que pueda permanecer en la nueva flota un mínimo de 30 meses por razón de cese obligado en el servicio de vuelo, al cumplir la edad establecida. De la misma forma, cuando la flota que le corresponda sea la misma en que viene desempeñando la función de copiloto, podrá volver a ejercer la función de comandante en esta flota, sin limitación de tiempo ni edad.

Los comandantes que ejerzan este derecho no sufrirán reducción alguna por el tiempo de duración de dicha renuncia en el cómputo de la antigüedad efectiva en la citada función de comandante, siempre que ésta no fuera superior a 4 años, o una vez expresado su deseo de recuperar la función de comandante, a los 4 años, se prolongara esta situación por no existir vacante en la flota que le corresponda.

Si la compañía ofertara una vacante, a las que se refiere el párrafo anterior, los pilotos acogidos a este tipo de renuncia, una vez transcurridos los 4 años, y éste quisiera continuar acogido a la misma, a partir de ese momento la efectividad en la función de comandante se vería afectada por la reducción correspondiente en dicha antigüedad.

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

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

Artículo 32. *Promoción.*

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

Artículo 33. *Progresión y regresión de comandantes.*

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

Grupo 1: A-319, A-320 y A-321.

Grupo 2: A la firma del convenio no hay unidades adscritas.

Grupo 3: A-330, A-340 y A-350.

Grupo 4: A la firma del convenio no hay unidades adscritas.

Siempre que la Dirección de Operaciones por criterios operativos no decida lo contrario, se considera flota única todos los aviones actuales y los nuevos que se

incorporen que puedan ser volados con la misma habilitación de tipo, expedida por la Dirección General de Aviación Civil u Organismo que la sustituya.

No obstante lo anterior, se considera flota única de Largo Radio la constituida por los aviones A-330/A-350 y A-340.

Igualmente, se considera flota única de Corto y Medio Radio a los aviones de la familia A-319, A-320 y A-321, incluyendo, de manera excepcional, los aviones A-321 XLR o aquel que le sustituya en este tipo de operación.

Solo se podrá integrar en flota única aviones definidos por la industria como Corto y Medio Radio o aviones definidos por la industria como Largo Radio, no pudiéndose operar flotas únicas mezcladas de Corto-Medio y Largo Radio, entendiéndose a estos efectos, como Largo Radio vuelos de más de 6 horas de tiempo de vuelo. Lo anterior no aplicará en el caso de la operación de los aviones A-321 XLR, los cuales, según lo establecido en el párrafo anterior, constituyen una flota única junto con los aviones de la familia A-319, A-320 y A-321.

Los comandantes asignados a la flota única A-330/350 y A-340 podrán operar cualquiera de los aviones para los que estén habilitados.

Los comandantes procedentes de las flotas adscritas al grupo 1 o 2 que accedan a la flota única A-330/350 y A-340 progresarán inicialmente al A-330/350 para operar el A-330.

No obstante lo anterior, los comandantes procedentes de las flotas adscritas al grupo 1 o 2 podrán progresar al A-340 en función de las necesidades de la compañía.

La compañía antes del 1 de noviembre del año anterior, publicará la estimación a esa fecha de las necesidades de cursos previstas para el año siguiente. Dicha información se actualizará antes del 1 de abril de ese año.

Esta comunicación de cursos previstos no podrá entenderse como una oferta vinculante, siendo susceptible de modificación por motivos de producción, informando en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia de los citados motivos.

El orden de asignación para la doble habilitación desde el A-330/A-350 al A-340 y viceversa, siempre que se produzcan vacantes, será el siguiente:

1. Comandantes voluntarios con habilitación única A-330/A-350 o A-340 por orden de antigüedad técnica, siempre y cuando cumplan los requisitos técnicos mínimos para operar dichos aviones.
2. Comandantes forzosos con habilitación única A-330/A-350 o A-340 por orden inverso de antigüedad técnica, siempre y cuando cumplan los requisitos técnicos mínimos para operar dichos aviones.

Se accederá a la operación A-350 por estricto orden de antigüedad efectiva en la función de comandante entre todos los comandantes que así lo soliciten.

El tiempo de permanencia mínimo para los comandantes que accedan a la doble habilitación o curso de diferencias con carácter voluntario será de 12 meses a contar desde que se haya completado el último sector de familiarización en el tipo de avión que corresponda.

En caso de que dicha doble habilitación o curso de diferencias haya sido obtenida con carácter forzoso no existirá tiempo mínimo de permanencia, ni será necesario el preaviso para volver a operar exclusivamente el avión de procedencia A-340, en caso de que existan necesidades de comandantes con habilitación única de A-340.

A tal efecto se faculta a la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio colectivo para acordar el procedimiento, estableciendo el mismo en función de la evolución del número de aviones de cada tipo (A-330/A-350 y A-340) del grupo 3.

Siempre que la Dirección estime oportuno la realización de un curso de habilitación y/o diferencias, éste deberá ser inexcusablemente ofertado a todos los comandantes de la compañía que cumplan los requisitos establecidos en el presente convenio colectivo, a los que pudiera corresponderle. Esta oferta deberá realizarse con una antelación mínima de 90 días a la fecha de inicio del curso.

Uno. Progresión.

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

Las condiciones de progresión se darán a conocer a la representación de los pilotos antes del 1 de noviembre del año anterior en el que se vaya a producir la progresión y con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

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

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

Como excepción, y por una sola vez, a los cuatro años de efectuado un curso de calificación se podrá cambiar de tipo de avión dentro del grupo 1, con la obligación de permanecer otros 4 años en el avión al que se cambie.

Por otra parte, los comandantes que realicen un curso de calificación para el cambio de grupo de flotas, no podrán progresar a un grupo superior hasta que hayan transcurrido 30 meses desde la fecha de inicio del curso.

No podrán progresar de grupo de flotas los que no vayan a permanecer como mínimo 30 meses, por razón de cese obligado en el servicio de vuelo al cumplir la edad establecida.

No obstante podrán progresar de flota los comandantes que vayan a permanecer en la nueva un mínimo de 12 meses, cuando la progresión consista en pasar de una flota de corto o medio radio de acción a otra transatlántica.

Cuando por necesidades de la compañía un comandante se vea obligado a cambiar de tipo de avión dentro de uno de los grupos 2 o 3, no vendrá obligado a permanecer 30 meses en el avión al que se le asigne, pero sí deberá haber permanecido 30 meses dentro del grupo en el que se encuentre para poder optar a cambiar de grupo.

Asimismo, cuando por necesidades de la compañía se cambie de tipo de avión dentro del grupo 1, el tiempo obligado de permanencia dentro de este grupo será de 4 años.

Renuncia a la Progresión:

Los comandantes podrán renunciar voluntariamente a la progresión, debiendo confirmar dicha renuncia en un plazo no inferior a 60 días antes de la iniciación del curso.

No obstante, cuando el ejercicio de la renuncia regulada en el párrafo anterior impida alcanzar el número de comandantes necesarios en el grupo de aviones superior, continuará ofertándose en orden descendente de grupos de aviones. Si una vez ofertada a todos los comandantes del último grupo no se obtuviese el número necesario, la progresión tendrá carácter forzoso, adscribiéndose al grupo superior tantos comandantes como sea necesario. En este caso, progresarán en orden inverso a aquél en que se hubiese realizado la oferta.

Dos. Regresión.

1. Con carácter voluntario y una vez transcurridos 4 años, necesarios para amortizar el coste de los cursos realizados para el acceso a un grupo de flotas, podrá el

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

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

Quien así hubiese regresado de grupo de flotas, sólo podrá solicitar nuevamente su paso al grupo que le correspondiera, una vez hayan transcurridos 4 años, exista vacante, y vaya a permanecer un mínimo de 30 meses en este último grupo.

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

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

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

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

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

La incorporación a la compañía se realizará por los aviones del Grupo 1.

También podrá realizarse por el Grupo 2 en los siguientes supuestos:

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

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

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

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

Para poder ejercer el derecho contemplado en el párrafo anterior, los copilotos deberán permanecer 30 meses, como mínimo, tanto en la flota de procedencia como a la que pretenden llegar. Serán motivo de análisis por la Comisión de Interpretación aquellos casos que la Sección Sindical de Sepla plantee por verse afectados por modificación de las fechas inicialmente previstas para adoptar la decisión de opción de progresar.

Podrán regresar voluntariamente de los grupos 2, 3 y 4, una vez transcurridos 30 meses desde la fecha de inicio del curso, a una flota del grupo 1, siempre que haya vacante, obligándose a que esta sea su flota de suelta de comandante, y no sea una flota a extinguir.

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

Se considera flota única de Largo Radio la constituida por los aviones A-330/A-350 y A-340.

Los copilotos asignados a la flota única A-330/A-350 y A-340 podrán operar cualquiera de los aviones para los que estén habilitados.

Los copilotos procedentes de las flotas adscritas al grupo 1 o 2 que accedan a la flota única A-330/A-350 y A-340 progresarán inicialmente al A-330/A-350 para operar el A-330.

No obstante lo anterior, los copilotos procedentes de las flotas adscritas al grupo 1 o 2 podrán progresar al A-340 en función de las necesidades de la compañía.

La compañía antes del 1 de noviembre del año anterior, publicará la estimación a esa fecha de las necesidades de cursos previstas para el año siguiente. Dicha información se actualizará antes del 1 de abril de ese año.

Esta comunicación de cursos previstos no podrá entenderse como una oferta vinculante, siendo susceptible de modificación por motivos de producción, informando en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia de los citados motivos.

El orden de asignación para la doble habilitación desde el A-330/A-350 al A-340 y viceversa, siempre que se produzcan vacantes, será el siguiente:

1. Copilotos voluntarios con habilitación única A-330/A-350 o A-340 por orden de antigüedad técnica, siempre y cuando cumplan los requisitos técnicos mínimos para operar dichos aviones.
2. Copilotos forzosos con habilitación única A-330/A-350 o A-340 por orden inverso de antigüedad técnica, siempre y cuando cumplan los requisitos técnicos mínimos para operar dichos aviones.

Se accederá a la operación A-350 por estricto orden de antigüedad efectiva en la función de copiloto entre todos los copilotos que así lo soliciten.

El tiempo de permanencia mínimo para los copilotos que accedan a la doble habilitación o curso de diferencias con carácter voluntario será de 12 meses a contar desde que se haya completado el último sector de familiarización en el tipo de avión que corresponda, salvo que les correspondiese a lo largo de ese período la promoción a comandante, en cuyo caso el plazo de permanencia se reducirá a 6 meses. Se faculta asimismo a la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio colectivo para establecer periodos de permanencia menores.

En caso de acceso a la doble habilitación con carácter forzoso no exigirá tiempo de permanencia mínimo.

Cuando se produzcan vacantes de copilotos en los aviones de flota única A-330/A-350-A340 y éstas deban ser cubiertas por copilotos de un grupo de flota inferior, la asignación de copilotos para operar exclusivamente el A340, se hará teniendo en cuenta la antigüedad técnica de los copilotos que progresan de dicho grupo y aquellos con la doble habilitación A330/A-350-A340 que soliciten volar únicamente el A-340, así como el carácter voluntario o forzoso con el que hayan accedido a dicha doble habilitación.

A tal efecto se faculta a la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio colectivo para acordar el procedimiento, estableciendo el mismo en función de la evolución del número de aviones de cada tipo (A-330/A-350 y A-340) del grupo 3.

Artículo 35. *Cambio de nivel.*

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

- a) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado, según se detalla a continuación, excepto para promoción a los niveles 1A, 1B y 1C, en que se requiere una permanencia de 3, 5 y 3 años respectivamente, en el nivel anterior.

Del 11 al 10: Dos años.

Del 10 al 9: Dos años.

Del 9 al 8: Dos años.

Del 8 al 7: Dos años.
Del 7 al 6: Dos años.
Del 6 al 5: Dos años.
Del 5 al 4: Dos años.
Del 4 al 3: Dos años.
Del 3 al 2: Dos años.
Del 2 al 1: Dos años.
Del 1 al 1A: Tres años.
Del 1A al 1B: Cinco años.
Del 1B al 1C: Tres años.

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

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

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

e) El nivel 8 se configura como el nivel mínimo de suelta. De esa forma, si el piloto que se suelta como comandante no lo hubiera alcanzado en el momento de la suelta, pasará automáticamente a dicho nivel 8 cuando ésta se produzca.

f) El nivel mínimo para los pilotos que accedan a las flotas de Largo Radio será el nivel 9. Se devengará este nivel desde la fecha del skill test del piloto

g) Progresarán al nivel 1D aquellos pilotos que cumplan las siguientes condiciones:

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

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

– Que haya estado asimismo 3 años en el nivel 1C.

h) Además, para el cambio de nivel, el piloto deberá cumplir la condición que se indica a continuación, en función de la flota a la que esté adscrito el piloto y/o de la función que desempeñe:

a. Del 7 al 3:

- Estar adscrito a la flota de Largo Radio y desempeñar la función de copiloto en la misma, o
- Desempeñar la función de comandante, con independencia de la flota a la que esté adscrito.

b. Del 3 al 1:

- Desempeñar la función de comandante, con independencia de la flota a la que esté adscrito.

c. Del 1 al 1D:

- Estar adscrito a la flota de Largo Radio y desempeñar la función de comandante en la misma.

i) Todos aquellos pilotos que, en virtud del sistema de cambio de nivel fijado en este convenio, alcancen el nivel 1A, podrán alcanzar el nivel 1D, salvo que no hubieran alcanzado la condición de comandante, en cuyo caso podrán llegar hasta el nivel 1C.

En el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio se analizará, con periodicidad anual, la situación de la aplicación del apartado i) anterior a fin de subsanar los problemas que pudieran surgir.

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

Artículo 36. *Cambio de nivel diferido.*

Cuando a un piloto una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 35 le quede diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para la promoción normal, o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

Artículo 37. *Pérdida de capacidad.*

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.

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 estos fuesen superados por los que le correspondiesen de haber promocionado por la escala de oficiales técnicos de vuelo.

Artículo 38. *Cambio de funciones.*

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

El paso de un piloto a ejercer la función de comandante se producirá por designación de la compañía entre todos los que reúnan los requisitos determinados por 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 hubiesen superado las pruebas.

La designación de un piloto para desempeñar la función de comandante, entre los componentes de un mismo curso, se podrá llevar a cabo al finalizar y superar cada uno de ellos, los cursos, pruebas y evaluaciones que le permitan desempeñar tal función, con independencia de la antigüedad que como copiloto tengan cada uno de los componentes del curso. En este caso, a todos los pilotos que superen el curso previo a la suelta de comandante se les asignará como antigüedad en esta función la fecha en la que, el primer piloto de este mismo curso realice el primer vuelo como comandante. El ordenamiento en la nueva función, será el que se ostentaba con anterioridad al citado cambio de función.

A efectos económicos, la prima de comandante se comenzará a devengar al finalizar satisfactoriamente el curso de calificación de tipo para suelta de comandante. En el caso de no producirse la suelta de comandante, se dejaría de percibir la citada prima.

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

La suelta como comandante se realizará en el grupo 1. No obstante, si se produjera la renuncia especificada en el párrafo anterior, dicho cambio de función se podrá producir en un grupo distinto al 1, siguiendo el criterio de la antigüedad efectiva en la función de comandante.

En caso de no cubrirse las vacantes ofertadas, la compañía podrá recurrir a la ocupación forzosa de las mismas con la suelta como comandantes de los copilotos con mayor antigüedad efectiva en la función de copiloto.

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

Se dará la consideración de Senior para el copiloto que alcance el nivel 2 de la tabla salarial.

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

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

Artículo 40. *Consideración a grado superior.*

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

CAPÍTULO V

Artículo 41. *Situaciones.*

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

Artículo 42. *Pilotos con contrato indefinido.*

La Compañía podrá celebrar contratos indefinidos de acuerdo con la legislación vigente en la materia.

Artículo 43. *Pilotos en periodo de prueba.*

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

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

Los pilotos de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al nivel en que queden adscritos conforme a lo dispuesto en el artículo 29.

Artículo 44. *Pilotos en plantilla.*

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

- En actividad.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida o no.

- Servicio militar.
- Baja por enfermedad, accidente o maternidad.
- 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.
- Rescisión especial.
- Excedencia especial Iberia Express.
- Excedencia por maternidad o paternidad.

Aquellos pilotos en situación de Excedencia Especial para prestar servicios en otra compañía, que se pacten en cada momento, se considerarán como pilotos en plantilla.

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

Artículo 45. *Pilotos en situación de actividad.*

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

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

Artículo 46. *Comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio, el desempeño por los pilotos de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

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

La empresa reconoce el derecho de los tripulantes pilotos a que no se les programen días de Garantía Sindical en aquellos que corresponden como descanso y libres.

Artículo 47. *Pilotos con licencia.*

A) Licencia retribuida.

La empresa concederá licencia retribuida a los pilotos que la soliciten siempre que medien las causas siguientes, y por el tiempo que se señala:

Dos días laborables:

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

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

En caso de pareja de hecho o convivencia marital según lo establecido en el artículo 146.2 se les dará el mismo tratamiento que a los cónyuges.

Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

En caso de pareja de hecho o convivencia marital según lo establecido en el artículo 146.2 se les dará el mismo tratamiento que a los cónyuges.

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

Un día natural para el traslado de domicilio habitual.

B) Licencia no retribuida.

Anualmente los pilotos tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares.

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

Las licencias no retribuidas deberán solicitarse con una antelación mínima de 65 días al comienzo del mes en que se deseen disfrutar, salvo circunstancias excepcionales debidamente justificadas.

Las solicitudes de licencia no retribuida recibidas hasta el sexto mes anterior al inicio del mes para el que se solicite la licencia se resolverán conjuntamente, concediéndose por orden de mayor a menor antigüedad.

Si tras la concesión anterior quedase cupo libre, las solicitudes recibidas a partir de ese momento se resolverán por orden de presentación.

Por ejemplo, para una licencia no retribuida a disfrutar en el mes de julio, las solicitudes recibidas hasta el 31 de enero se resolverán por orden de mayor a menor antigüedad. Las solicitudes recibidas desde el 1 de febrero hasta la fecha máxima de solicitud se resolverán por orden de presentación.

Igualmente, los pilotos con más de 20 años de servicio tienen derecho a disfrutar anualmente licencias sin sueldo por un plazo entre 15 días y 4 meses ininterrumpidos o no, para asuntos particulares. El límite de concesión de este tipo de licencias será de una por cada tipo de avión y función. El disfrute de este tipo de licencias será incompatible con el de la ejecución opcional del coeficiente de programación, en los términos señalados en el último párrafo del artículo 86.1.

Adicionalmente los pilotos podrán disfrutar anualmente de Licencia no retribuida, ininterrumpida o no, y en las mismas condiciones que la regulada en el primer párrafo, cuya duración estará comprendida entre 15 días y 6 meses naturales. La concesión de la misma estará sujeta a la voluntariedad de ambas partes y le será de aplicación lo previsto en el último párrafo del artículo 35 del convenio colectivo.

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

Artículo 48.

1. Excedencia voluntaria.

Los pilotos con un tiempo mínimo de un año 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 cuatro 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.

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

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

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

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

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

La compañía podrá mejorar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos pilotos que lleven más de 20 años de servicio activo en vuelo en la empresa.

2. Excedencia para atender al cuidado de hijos y familiares.

Los pilotos tendrán derecho a un período de excedencia, en los términos y condiciones previstas en el artículo 46.3 del Estatuto de los Trabajadores.

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

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

Artículo 49. *Excedencia forzosa.*

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

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

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

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

Artículo 50. *Servicio militar.*

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

Artículo 51.

1. Baja por enfermedad o accidente.

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

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

El accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, al igual que las bajas por gestación, descanso por maternidad, y en su caso, la baja por riesgo durante la lactancia natural y el permiso por paternidad no se verán afectados en cuanto a promoción se refiere por el cómputo que se exige en dicho apartado.

2. Baja por gestación, descanso por maternidad, lactancia natural y permiso por paternidad.

Se considera en estas situaciones al piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad durante el periodo de gestación, descanso por maternidad, o en su caso, durante la baja por riesgo durante la lactancia natural siempre que se hayan cumplido los trámites que desde el punto de vista médico-administrativo estén señalados.

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

A efectos de promoción por cambio de nivel se aplicará la regulación establecida en el tercer párrafo del apartado 1 de este artículo.

Los criterios establecidos en los dos párrafos anteriores se aplicarán también a la situación de permiso por paternidad.

Artículo 52. *Suspensión de actividad.*

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

Régimen de trabajo y descanso*Sección 1.ª Definiciones*Artículo 54. *Base principal.*

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

Artículo 55. *Base.*

El lugar donde un piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, destino o contratado y desde el cual le son programados todos sus servicios.

Ambas partes acuerdan la posibilidad de que la empresa pueda establecer bases desde donde se programen los servicios de vuelo, siempre que se cumplan las siguientes premisas:

- Serán voluntarias para ambas partes, a excepción de lo previsto para destacamento y destino en el presente convenio.
- No supondrá ningún coste para la compañía a excepción de lo previsto para destacamento y destino en el presente convenio.
- El retorno a la base principal no se considerará movilidad geográfica ni generará ningún derecho a ningún tipo de indemnización pero sí el preaviso que se acuerde.

Se incorporan al convenio colectivo las actas de 30 de abril de 2015 y 25 de enero de 2016 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio, reguladoras de la base voluntaria de Corto y Medio Radio en Barcelona.

Artículo 56. *Destacamento.*

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

La duración máxima del destacamento con carácter forzoso será de 31 días, empezando en cualquiera de los del mes.

Artículo 57. *Destino.*

El lugar al que un piloto tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a seis meses y desde el cual le son programados todos sus servicios.

Artículo 58. *Actividad laboral.*

Todo el tiempo en que se permanece a disposición de la compañía, para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

Artículo 59. *Tiempo fuera de base.*

Todo el tiempo que transcurre durante la realización de un servicio o serie de servicios, contado desde que el piloto hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base hasta su regreso a dicho aeropuerto al finalizar la actividad aérea encomendada.

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

Este tiempo no excederá de 432 horas al mes.

El número máximo de noches fuera de base será de 18 por mes.

Artículo 60. *Actividad aérea.*

El tiempo computado desde la presentación de un piloto en el aeropuerto para realizar un servicio hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al piloto la cancelación.

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

La hora de presentación en los aeropuertos de Madrid y Barcelona (siempre y cuando la compañía tenga establecida una base en dicha escala), será 60 minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y medios y 75 minutos en los vuelos largos.

La hora de presentación en el resto de aeropuertos será de 45 minutos antes de la hora programada de despegue en los vuelos cortos y medios y 60 minutos en los vuelos largos.

No obstante lo anterior, independientemente de la duración del vuelo, la presentación en los aeropuertos de Madrid y Barcelona (siempre y cuando la compañía tenga establecida una base en dicha escala), para los aviones de los grupos 3 y 4, se efectuará siempre con 75 minutos, y con 60 minutos en el resto de Aeropuertos.

En todos los vuelos ETOPS, independientemente de su lugar de origen, la hora de presentación será 75 minutos antes.

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

Artículo 61. *Actividad aérea diurna.*

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

Artículo 62. *Actividad aérea nocturna.*

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

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

Cuando en un servicio la actividad nocturna fuera superior a tres horas, todas las horas posteriores, hasta la finalización de aquél, también tendrán el tratamiento económico de horas nocturnas.

Artículo 63. *Tiempo baremo.*

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

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

1. 100 por 100 de la carga de pago;
2. 85 por 100 de la componente de viento en cara;

3. Velocidades reales;
4. Rodaje, aceleración–despegue, subida, aceleración, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje;
5. Las rutas y maniobras marcadas por la Autoridad Aeronáutica correspondiente o, en su defecto, por la compañía y las características de vuelo indicadas en el Manual del avión.
6. El tiempo de rodaje para cada vuelo, a la vista de la situación real actual no imputable a la compañía ni a los pilotos, sino a factores exteriores, ATC, etc., queda establecido en 17 minutos.

A efectos económicos el tiempo de baremo de cada trayecto será el del perfil de vuelo correspondiente para cada tipo de avión definido según los criterios de este artículo. Para el caso concreto del A-350, los tiempos baremo aplicables serán los correspondientes a los calculados para los aviones A-340 conforme a lo regulado en este artículo; en caso de que Iberia dejase de operar el A-340, se tomarán como referencia los cálculos del A-330.

No obstante lo anterior, si el promedio de los tiempos reales de vuelo por cada trayecto, obtenido a partir de los datos estadísticos del mes anterior proporcionados por la Dirección de Operaciones de la compañía, fuera superior al tiempo baremo calculado al amparo de lo dispuesto en este artículo, se aplicará, a efectos retributivos, el citado promedio de tiempos reales de vuelo.

Anualmente, durante el mes de enero, la Dirección de Operaciones comunicará a la Sección Sindical de Sepla en Iberia los tiempos baremo aplicables a cada trayecto.

En caso de incorporación de un nuevo tipo de avión a la compañía, se estará a lo dispuesto en el Artículo 8.

Ambas partes se comprometen a crear una Comisión para revisar la adecuación del cálculo de tiempo baremo realizado por la Dirección de Operaciones de la compañía, conforme a los criterios del presente artículo.

Artículo 64. *Lugar de descanso.*

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

Artículo 65. *Periodo de descanso.*

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

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

Artículo 66. *Descanso parcial en vuelo.*

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

Artículo 67. *Límite de actividad aérea.*

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

Artículo 68.

a) Servicio.

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

b) Pairing.

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

Se considera que el pairing comienza en el momento de la presentación en el aeropuerto en la base para realizar la primera etapa y que finaliza en el mismo momento en el que acaba la actividad aérea de la última etapa en base.

Artículo 69. *Serie de servicios.*

Los programados consecutivamente siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base o por dos días de descanso en base, vacaciones, días de recuperación, licencias retribuidas y no retribuidas, gestación, suspensión del contrato por maternidad/paternidad, permiso paternal o riesgo durante la lactancia natural, enfermedad o accidente. Será de aplicación, tanto en Corto y Medio Radio, como en Largo Radio.

No obstante lo anterior, si el servicio de vuelo previo genera un descanso superior a dos días naturales de descanso en base, la serie de servicios se interrumpirá únicamente si el descanso programado incluye tres días naturales de descanso en base.

En el seno de la Comisión de Control y Seguimiento de Planificación, Programación y Horarios que regula el artículo 88, se realizará un análisis mensual de la aplicación de las previsiones del párrafo anterior, especialmente de su incidencia sobre la fatiga de sus tripulaciones en el Largo Radio.

Artículo 70.

1. Etapa.

El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

2. Escala.

Lugar donde permanece temporalmente el piloto en situación de actividad aérea entre etapas. Se entiende - entre etapas - el tiempo transcurrido entre su último aterrizaje y su próximo despegue.

En programación, la duración máxima de permanencia en el aeropuerto en una escala no será superior a 4 horas, ampliables a 5 horas en caso de que se programe comida o cena en la misma de acuerdo con los horarios.

Sí el tiempo de escala fuese superior se trasladará al piloto al hotel adecuado.

En ejecución, el traslado al hotel o la permanencia en el aeropuerto se decidirá por el comandante, siempre que se prevea una escala superior a 5 horas.

Artículo 71. *Tripulación técnica mínima.*

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

Con independencia de lo anterior, en cualquier caso, todo avión de Iberia Operadora será volado al menos por dos pilotos habilitados en el modelo de avión correspondiente.

Artículo 72. *Tripulación técnica operativa.*

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

Artículo 73.

1. Tripulación reforzada.

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

2. Tripulación doblada.

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

Artículo 74. *Vuelo corto.*

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

Artículo 75. *Vuelo medio.*

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

Artículo 76. *Vuelo largo.*

El de duración superior a tres horas.

Artículo 77. *Vuelos de situación, posición y ferry.*

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

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

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

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

Artículo 78. *Actividad en tierra.*

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

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

- Hasta dos semanas de vuelo en flota: seis días libres, dos de ellos unidos.
- Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota: nueve días libres, cuatro unidos dos a dos.

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

No se programará ninguna actividad aérea en las 10 horas 45 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 6 horas diarias, ampliables a 7 horas cuando incluyan simulador.

Durante las fases de simulador de los distintos cursos, no se programarán dos períodos lectivos consecutivos en el que uno de ellos incluya simulador sin que medie un período de 10 horas.

En caso de que los dos períodos incluyan simulador, el tiempo mínimo entre el inicio de ambas sesiones tendrá que ser de 24 horas.

Se entiende que un período de simulador se inicia con el briefing anterior y finaliza con el debriefing posterior.

No se programará ninguna sesión de simulador hasta 7 días después del último día de un período de vacaciones y/o días de recuperación. Para que aplique la limitación anterior, el período de vacaciones y/o días de recuperación deberá tener una duración mínima de al menos 7 días.

Artículo 79. *Imaginaria.*

Piloto que se encuentra a la inmediata disposición de la compañía en el período programado para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción.

Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la compañía el piloto deberá recibir el aviso con un mínimo de 60 minutos.

No se programarán servicios de imaginaria en días naturales consecutivos.

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

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

Si el día anterior a la imaginaria es un día libre, no se podrá programar al piloto un servicio de vuelo hasta las 10:31 horas locales.

El período de imaginarias tendrá una duración de 7 días consecutivos, con los respectivos descansos o días libres incluidos

Se podrán programar únicamente 4 períodos de imaginarias como máximo en un año natural, salvo los que sean por sorteo para el período de Navidad que no computarán a estos efectos. No obstante lo anterior, no se incluirán en el cómputo de los 4 períodos señalados anteriormente, aquellos que sean asignados como consecuencia de una puja del piloto a través del PNP.

Durante el período de imaginarias se podrá asignar a los pilotos servicios de vuelo, de manera que en el mes completo no se supere el límite convencional o legal de horas de vuelo o actividad aérea (sin excepciones o incrementos, incluso legales), el que sea más restrictivo.

En caso de que durante el período de 7 días de imaginaria se ocupe el día libre programado, se estará a lo dispuesto en el artículo 94, e).

Este sistema se remunerará conforme a las previsiones del artículo 115 del convenio colectivo, considerando específicamente lo dispuesto en el último párrafo del Apartado A) de dicho artículo.

La Comisión de Interpretación y Vigilancia podrá realizar las propuestas que estime convenientes modificando esta materia; propuestas que serán analizadas por la Comisión Negociadora y, en su caso, aprobadas por la misma, pasando a formar parte integrante del texto del convenio colectivo.

Artículo 80. *Retén.*

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

Artículo 81. *Cesión de días libres y/o de descanso.*

A)

Los tripulantes podrán ofrecerse voluntarios para que les sean programados días adicionales de ocupación, mediante la cesión de días libres y/o de descanso, regulados en los artículos 65 y 83. Se excluyen los pilotos adscritos a la Operación Largo Radio Bajo Coste Level Barcelona, salvo pacto en contrario entre las partes firmantes del convenio.

Los días libres y/o de descanso se podrán ceder en los meses de junio, julio, agosto y septiembre, pudiendo los tripulantes ceder hasta un máximo de 2 días por cada uno de los meses señalados. En consecuencia, se podrán abonar hasta un máximo de 8 días adicionales de ocupación durante los citados meses.

Dicha oferta se podrá realizar hasta el 1 de septiembre del año anterior a aquel para el que se oferten.

La compañía dimensionará su plantilla teniendo en cuenta el programa comercial previsto y considerando un 75% de la oferta de cesión de días libres o de descanso realizada. En consecuencia, se utilizará el 75% de los días cedidos por cada piloto, a través de un cálculo previo de dimensionamiento de plantilla.

Después del dimensionamiento de la plantilla, el número de días adicionales de ocupación necesarios para el año siguiente se analizará en la Comisión de Programación y Horarios.

En el mes de enero, la compañía comunicará a cada piloto el número de días adicionales de ocupación y los meses en que se programen conforme a su oferta de cesión de días libres y/o de descanso.

En la programación mensual se asignarán los días libres y/o de descanso correspondientes, conforme a la comunicación realizada en enero, procediendo al abono de la cuantía prevista en el artículo 131, en la nómina del mes siguiente tras su realización.

El procedimiento de solicitud, asignación e incompatibilidades se desarrolla en el anexo 11.

B)

Adicionalmente, a lo largo del año pueden surgir necesidades sobrevenidas, para las cuales la compañía no ha podido realizar un adecuado dimensionamiento de su plantilla por no ser conocidas con la suficiente antelación.

En consecuencia, y para atender dichas necesidades, los pilotos podrán ofrecerse voluntarios para ceder hasta 2 días libres y/o de descanso que la compañía podrá utilizar, o no, según sus necesidades a lo largo del año.

Por cada uno de estos días, se procederá al abono de la cuantía prevista en el artículo 131, en la nómina del mes siguiente tras su realización.

De ser preciso, la utilización de estos días se hará según lo establecido a continuación:

- No podrán programarse en los meses de junio, julio, agosto y septiembre.
- Sólo podrá programarse un máximo de 1 día adicional de ocupación al mes.
- La asignación del día de ocupación adicional será comunicada a través de la programación mensual, aunque se procurará avisar de la posibilidad de que se programe este día con mayor antelación.

– La asignación de estos días adicionales de ocupación se realizará por orden de antigüedad dentro de cada función y subflota (A-330 o A-350; A-319/320/321 o A-321 XLR Largo Radio); no obstante, se procurará no asignar un segundo día de ocupación adicional en el año mientras otro piloto de la subflota y función no haya tenido el primero.

En caso de no poder respetar este orden por causa imputable a Iberia, se programará este día adicional al piloto afectado en los restantes meses del año; si la imposibilidad de programarlo se hubiese producido después del mes de septiembre, este día le será programado dentro de los seis meses siguientes. Todo lo anterior, siempre y cuando el piloto no disfrute de ninguna de las situaciones que lo hagan incompatible

Con el fin de evitar una futura imposibilidad de programar este día, consecuencia de una solicitud de PNP, el piloto indicará a la hora de realizar la solicitud de PNP cuál de las dos prioriza.

En caso de que en el mes en cuestión el piloto tenga asignadas vacaciones, la compañía preguntará al piloto si opta por mantener sus vacaciones según lo programado inicialmente o por modificarlas, de modo que se pueda programar el día de ocupación adicional.

En caso de enfermedad, accidente, cese temporal o definitivo en vuelo o situaciones de naturaleza similar que se produzcan antes de que se publique la programación mensual no corresponderá la programación de este día de ocupación adicional.

En caso de enfermedad, accidente o situaciones de naturaleza similar que se produzcan una vez publicada la programación mensual, se procederá al abono de la compensación establecida en el artículo 131. No obstante, ese día que no ha podido ser efectivamente utilizado en ese mes se programará en los restantes meses del año; si la imposibilidad de programarlo se hubiese producido después del mes de septiembre, este día le será programado dentro de los seis meses siguientes. Todo lo anterior, siempre y cuando el piloto no disfrute de ninguna de las situaciones que lo hagan incompatible

– En el mes en que el piloto disfrute de una reducción de jornada regulada en el artículo 86 o una licencia no retribuida, no se programará un día de ocupación adicional en ese mes.

– La oferta de estos días se realizará antes del 1 de noviembre del año anterior a aquel para el que se oferten.

Artículo 82. *Día franco de servicio.*

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

Este vuelo deberá serle asignado y notificado antes de las 22:00 horas del día anterior, respetando en todo caso el período de descanso previo a una actividad aérea. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado el día franco de servicio, el piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 83. *Día libre.*

Día natural del que dispone libremente el piloto, sin que pueda ser requerido para que efectúe cualquier tipo de actividad o servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Artículo 84. *Vacaciones.*

Los pilotos disfrutarán, en concepto de vacaciones, de un período de 30 días seguidos, o bien, dos de 15 días, o bien un período de 15 días y dos períodos de, al menos, 7 días cada uno, a lo largo del año en los períodos de disponibilidad.

Cada piloto tendrá derecho a disfrutar 15 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.

Consecuentemente con lo establecido en el párrafo anterior, en los meses de junio, julio, agosto y septiembre se dará como mínimo el 25% del total de vacaciones en cada flota y función, garantizándose la asignación de la mitad de dicho cupo a los meses de julio y agosto. Este cupo mínimo deberá ser asignado y garantizado durante el proceso de asignación en el sistema de asignación de vacaciones (AVAT anual).

Con el fin de que el piloto pueda organizar sus vacaciones, éstas darán comienzo los días 1 ó 16 del mes en cuestión, con la excepción ocasionada por acople de línea del mes anterior, procurando la compañía en todo caso confeccionar las programaciones para cumplir con este requisito. Ambas partes podrán acordar el comienzo de las vacaciones en días distintos de los mencionados a excepción de la segunda quincena del mes de diciembre que darán comienzo el día 17.

El procedimiento de vacaciones se desarrolla en el Anexo 6.

Artículo 85. *Días de recuperación.*

Los pilotos tendrán derecho a días de vacaciones adicionales al año, denominados días de recuperación, en la cuantía siguiente:

Al cumplir 5 años de antigüedad técnica en la compañía, dos días. Al cumplir 10 años, cinco días. Al cumplir 15 años, ocho días. Al cumplir 20 años, once días. Al cumplir 25 años, catorce días.

No se devengarán mayor número de días de recuperación, aunque se acumule antigüedad técnica superior a 25 años.

Los días de recuperación serán considerados a todos los efectos como días de vacaciones.

Los días de recuperación podrán disfrutarse de manera separada, como mínimo unidos dos a dos. En el caso de ir unidos a vacaciones, el piloto podrá solicitar la programación de un único día de recuperación.

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% de la media de las horas voladas en su flota o flotas, en la función en que hayan permanecido durante ese tiempo.

Artículo 86.

1. Ejecución opcional del coeficiente de programación.

Los pilotos, a los 15 años de servicio en vuelo en la compañía, podrán optar por no realizar más que 75 horas de vuelo en las Flotas de Corto y Medio Radio y 70 en las Flotas de Largo Radio.

Respecto de los tripulantes adscritos al Largo Radio se operará de la siguiente manera:

– Una vez establecida la media de descansos y días libres de cada función, se aplicará ésta a los acogidos a este artículo, compensándoles a continuación en días libres adicionales por su defecto de horas programadas en relación con el resto de los pilotos de la misma función, que no se hallen en iguales circunstancias, de forma que la media de horas de vuelo por día de vuelo en cómputo mensual sea similar en ambos casos.

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

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

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

70 horas (LR) / media diaria de horas por función = días de ocupación mes.

Se redondea a la cifra entera más próxima.

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

Respecto de los tripulantes adscritos a las flotas de Corto y Medio Radio, se considerarán los siguientes parámetros:

– Tendrán un límite máximo de 15 días de ocupación, salvo en el mes de febrero en el que el límite máximo será de 14 días.

– Dentro de esos días de ocupación, podrán realizar hasta un límite máximo de 75 horas de vuelo, sin que resulte de aplicación a estos tripulantes el reparto equitativo definido en el artículo 88.

Con carácter general, a todos los tripulantes acogidos a esta situación les será de aplicación las siguientes reglas:

A los pilotos que se encuentren acogidos a esta reducción les corresponderá la parte proporcional de servicios de imaginaria que tengan anualmente el resto de los pilotos de la misma flota y función.

Se establece un cupo general de pilotos que podrán estar acogidos a este Artículo de un 15% de su grupo o función dentro de la Flota que se trate para cada uno de los escalafones (Único y Transitorio). No obstante, para el Escalafón Transitorio se establece un cupo de 15 pilotos. Para este cálculo se tomará en cuenta la plantilla media prevista en el presupuesto en cada semestre natural para cada uno de los escalafones (Único y Transitorio).

En el caso de que el número de solicitantes supere el 15% fijado, las prioridades se establecerán por riguroso orden de antigüedad efectiva en la función. Si la entrada en este cupo general se produjera como consecuencia de la salida en el mismo de otro piloto, la incorporación se produciría al mes siguiente, siempre que la renuncia se hubiera comunicado antes del día 5 del mes en curso. En caso de que se presente la solicitud y el cupo no este cubierto, se comenzará a disfrutar 2 meses después de aquel en que se presenta la solicitud.

Se establece un cupo de un 15% de cada flota y función, adicional al 15% establecido con carácter general, reservado únicamente a los pilotos con 60 o más años de edad. No obstante lo anterior, este cupo adicional será como máximo de 10 pilotos en cada flota y función.

Una vez completo el cupo adicional, si existiesen pilotos con 60 o más años de edad en lista de espera para el cupo adicional y quedasen disponibles plazas en el cupo general, éstos pasarán a ocupar una plaza en dicho cupo general, siempre y cuando no haya otros pilotos en lista de espera con menos de 60 años que cumpla los requisitos para acceder al cupo general. No obstante, si una vez iniciado el disfrute de la ejecución opcional del coeficiente de programación, un piloto con menos de 60 años que cumpla los requisitos lo solicitara, se dará por finalizada la reducción para el último piloto de 60 o más años que haya accedido a este cupo general.

El disfrute de las condiciones del presente artículo se suspenderá en los casos de destacamento y destino voluntarios, debiendo mantenerse en los supuestos de destacamento y destino forzosos.

En el caso de que el cupo establecido en una determinada Flota esté completo, ninguno de los pilotos acogidos al coeficiente de programación podrá ser desplazado por un nuevo peticionario en dicha Flota, aun teniendo éste mayor antigüedad, salvo lo especificado anteriormente para los mayores de 60 años. Sí esta situación se produjera como consecuencia de la incorporación a una nueva Flota de algún piloto que estuviera acogido al coeficiente de programación en la de procedencia, perderá tal situación en la nueva, y tendrá que concurrir con los demás peticionarios en las condiciones establecidas con carácter general.

Esta opción tendrá una duración de dos años, a contar desde el momento en que se comience a disfrutar. El procedimiento de acogimiento a esta medida será rotatorio de manera que al concluir el periodo de dos años, el piloto que viniera disfrutando de esta medida no podrá prorrogar su situación, aun cuando hubiera disponibilidad de cupo, hasta transcurrido un año desde su finalización, salvo que no existiera ningún piloto interesado en acogerse a esta medida, en cuyo caso el piloto podrá optar por prorrogar su situación por otro período de dos años y para ello deberá rellenar en todo caso la solicitud correspondiente que deberá estar disponible en su flota.

En el seno de la Comisión de Planificación, Programación y Horarios se profundizará en el desarrollo de esta medida.

Los pilotos acogidos al coeficiente de programación reducido, no podrán simultanear en un mismo mes el disfrute de este derecho con el de Licencia no Retribuida entre 15 días y 4 meses regulado en el artículo 47 B). En esta situación, quedará en suspenso el derecho al disfrute del coeficiente de programación reducido durante dicho mes.

2. Reducción opcional de actividad en vuelo por guarda legal.

Los tripulantes que por razones de guarda legal tengan a su cuidado directo algún menor de doce años o a una persona con discapacidad que no desempeñe una actividad retribuida, podrán reducir su actividad en vuelo en los porcentajes siguientes:

- 12,5%.
- 25,0%.
- 37,5%.
- 50%.

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

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

Con el objeto de optimizar la programación de los acogidos a dicha medida, se podrá superar un 5% en programación y en ejecución un 10% de las horas máximas correspondientes a su reducción, sin que su aplicación suponga un incremento de los días de ocupación recogido en el párrafo anterior.

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

Retribuciones.

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

- Sueldo base.
- Premio de antigüedad.
- Prima por razón de viaje garantizada.
- Gratificación complementaria.
- Prima responsabilidad de comandante.
- Prima de copiloto.
- Prima de copiloto sénior.
- Prima de productividad.

en la proporción que corresponda.

Solicitud.

La elaboración de las programaciones mensuales en el colectivo de pilotos debe adecuarse al programa de vuelos, asegurando el buen funcionamiento de la operación,

de modo que todos los vuelos cuenten con el número de tripulantes requerido para su realización. Dicha elaboración supone la realización de distintas tareas previas, que exigen un plazo mínimo de tiempo para su desarrollo, que abarca desde los meses de septiembre/octubre del año anterior- momento en que se realiza la planificación inicial del número de tripulantes necesarios a lo largo del año, así como de los movimientos de flota y función requeridos durante ese período- hasta el mes anterior al que se refiera la programación mensual individual de cada piloto, que debe comunicarse al interesado con un plazo mínimo de antelación; todo ello condicionado por la larga duración que exige la exhaustiva formación que requiere un piloto, ya sea para comenzar a prestar servicios como piloto en el caso de las nuevas contrataciones, para renovar su licencia o para cambiar de flota y/o función.

Todos estos factores implican importantes limitaciones a la hora de realizar una planificación adecuada a las necesidades productivas, dificultándola considerablemente y haciendo necesario que el número de tripulantes que vayan a acogerse a esta reducción de jornada se conozca con la mayor antelación posible.

Por ello, a fin de que los pilotos puedan ejercitar este derecho conforme a la finalidad del mismo, permitiendo respetar las necesidades productivas y organizativas de la compañía, se establece la siguiente regulación.

Se distinguen dos tipos de solicitudes de guarda legal en función de cuándo se realice la solicitud:

- Guarda Legal 1 (GL 1).

El piloto que se acoja a este tipo de modalidad deberá presentar su solicitud antes del 1 de octubre del año anterior para el que se solicita la reducción de jornada, indicando el mes o meses en los que solicita la reducción y el porcentaje de reducción a aplicar en cada mes.

El piloto que solicite la reducción de jornada con las condiciones señaladas en el párrafo anterior tendrá un día de trabajo menos en cada mes en que reduzca su jornada, por lo que disfrutará de un día libre adicional o de descanso más de los que le hubieran correspondido de acuerdo al cálculo fijado en párrafos anteriores. La fecha de disfrute de este día adicional será programada a discreción de la compañía en función de sus necesidades dentro del mes en el que esté acogido a esta reducción.

Solo se admitirá la renuncia anticipada o modificación del porcentaje de reducción inicialmente solicitado bajo esta modalidad GL1 cuando medien causas excepcionales que serán analizadas en la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

- Guarda Legal 2 (GL 2).

El piloto que se acoja a este tipo de modalidad deberá presentar su solicitud con al menos 75 días de antelación al mes para el que solicita la reducción de jornada, indicando el porcentaje de reducción a aplicar.

No obstante, en caso de que la solicitud afecte a los meses de mayor actividad de la compañía (julio, agosto y diciembre), el piloto que se acoja a este tipo de modalidad deberá presentar su solicitud antes del 1 de marzo si desea reducir su jornada en los meses de julio y/o agosto o antes del 1 de agosto si desea reducir su jornada en el mes de diciembre.

La renuncia o modificación del porcentaje a los meses de reducción solicitados para la modalidad GL2 deberá presentarse 1 mes antes del inicio del mes para el que solicita la renuncia o modificación.

No obstante lo anterior, y dado que pueden darse situaciones imprevisibles, excepcionalmente la Comisión de Interpretación y Vigilancia estudiará aquellos supuestos que, debidamente justificados, no cumplan con los requisitos anteriores.

Destacamentos / destinos.

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

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

Formación.

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

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

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

3. Reducción adicional de jornada.

Los pilotos que cuenten con al menos 10 años de antigüedad técnica en la compañía, podrán solicitar la reducción adicional de jornada establecida en este artículo, cuya duración será de un año natural, en base a los principios básicos que se exponen a continuación. También podrán solicitar esta reducción los pilotos del Escalafón Transitorio.

Porcentajes de reducción.

Se podrá optar entre uno de los siguientes porcentajes de reducción, el cual se mantendrá invariable durante toda la reducción:

- 6,25%.
- 12,5%.
- 25%.
- 37,5%.
- 50%.

El número máximo de horas de vuelo y el número de días de ocupación se calcularán siguiendo el mismo procedimiento establecido para el artículo 86.2.

Conforme a ello, se compensarán con días libres adicionales, o de descanso, debiendo ambos ser proporcionales con el resto de los correspondientes a los pilotos de su misma función y flota. Las fechas de disfrute de estos días adicionales serán programadas a discreción de la compañía en función de sus necesidades.

Retribuciones.

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

- Sueldo base.
- Premio de antigüedad.
- Prima por razón de viaje garantizada.
- Gratificación complementaria.
- Prima responsabilidad de comandante.
- Prima de copiloto.

- Prima de copiloto Senior.
- Prima de productividad.

en la proporción que corresponda.

Solicitud /concesión.

El piloto interesado en esta reducción adicional de jornada tendrá que presentar su solicitud antes del 1 de octubre del año anterior a aquel para el que solicita la reducción.

Esta reducción tendrá una duración de un año, coincidente con el año natural.

La compañía anualmente determinará el número de solicitudes que puede conceder en función de las necesidades de producción previstas para cada año, informando a la Sección Sindical de Sepla en la Comisión de Programación y Horarios antes del inicio de cada año.

Para las solicitudes de reducción de un 6,25% se garantiza un cupo de 15 pilotos para las flotas de Largo Radio por cada función y de 10 pilotos para las flotas de Corto y Medio Radio por cada función.

En el caso de que el número de solicitudes supere el cupo fijado por la compañía para cada año, estas se resolverán por riguroso orden de antigüedad efectiva en la función, teniendo carácter rotatorio como en el artículo 86.1.

Destacamentos /Destinos.

Cuando un piloto acogido a esta reducción adicional de jornada solicite destacamento o destino voluntario se entenderá que opta por acudir a dicho destacamento o destino, por lo que la reducción adicional de jornada quedará en suspenso, reanudándose una vez finalizado dicho destacamento o destino, siempre y cuando la vuelta se produzca dentro del año natural durante el cual se concedió la reducción.

En los supuestos de destacamento o destino forzoso, el tripulante mantendrá la reducción de jornada.

Formación.

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

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

Otros.

Esta reducción no es acumulable a ninguna otra reducción de jornada establecida.

Esta reducción quedará anulada antes de su finalización en caso de que el piloto acceda a la reducción de jornada por guarda legal regulada en el artículo 86.2.

En caso de que a un piloto le correspondiese acceder a la reducción del artículo 86.1 antes de finalizar la correspondiente a este apartado, no podrá acceder a la misma hasta la finalización de la reducción en que se encuentre, salvo que haya un piloto en lista de espera para acogerse a la reducción de jornada regulada en este apartado. En ese caso, el piloto sustituto que comience a disfrutar esta reducción lo hará hasta que finalice el año natural y, de cara a futuras concesiones, este período disfrutado no se tendrá en consideración.

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

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

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

Sección 2.^a Límites y regulaciones

Artículo 88. *Limitaciones.*

Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

La programación se hará de acuerdo con los límites de actividad aérea garantizando los períodos de descanso correspondientes y procurando no ajustar al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, períodos de descanso, tiempo fuera de base, noches fuera de base, días libres y días festivos deben ser distribuidos, a lo largo del año natural, con tanta igualdad como sea posible entre los pilotos que desempeñan las mismas funciones en una flota determinada y estén en la misma base. Este mismo criterio se aplicará proporcionalmente a aquellos pilotos acogidos a algún tipo de reducción, a excepción de los tripulantes de Corto y Medio Radio acogidos al coeficiente de ejecución opcional previsto en el artículo 86.1.

Se exceptúan de lo establecido en el párrafo anterior los servicios de vuelo y días festivos que se vean afectados por las peticiones que efectúen los pilotos a través del sistema PNP (Proyecto Nueva Programación).

Siguiendo el criterio establecido en el párrafo anterior, la consideración de flota única A-330/A-350 y A340 no puede suponer deterioro en las programaciones de los pilotos que posean cualquier doble habilitación respecto de los que no la posean, en los conceptos allí reseñados, particularmente, la media de la suma de días libres más días de descanso de los pilotos con cualquier doble habilitación deberá mantener la máxima igualdad con la de los pilotos que operen solamente un único tipo de avión, teniendo en cuenta lo contemplado en el párrafo siguiente.

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 compañía publicará trimestralmente una relación que recoja la actividad mensual realizada por cada uno de los pilotos por flota y función, incluyendo todos aquellos conceptos susceptibles de ser repartidos y contemplados en este Artículo, reflejando también el acumulado del año. Esta relación será remitida a la Sección Sindical de Sepla en Iberia.

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

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

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

Artículo 89. *Límites de actividad aérea.*

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

Los límites de actividad serán los siguientes:

Hora despegue		N.º de Aterrizajes					
Vuelos Cortos y Medios	Vuelos Largos y Aviones Grupos 3 y 4	1	2	3	4	5	6
07:01-07:44	07:01-07:59	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
07:45-12:44	08:00-12:59	14:00	14:00	13:30	13:00	11:30	09:30
12:45-14:44	13:00-14:44	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
14:45-16:44	14:45-16:59	13:30	13:00	12:30	12:00	10:30	08:30
16:45-18:00	17:00-18:00	13:00	13:00	12:15	11:30	10:30	08:30
18:01-23:00	18:01-23:00	12:30	12:00	11:30	11:00	09:30	07:30
23:01-06:00	23:01-06:00	11:30	11:00	10:30	10:00		
06:01-07:00	06:01-07:00	13:30	13:00	12:30	11:30	10:30	

Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación reforzada de pilotaje, entendiéndose como tal la compuesta por tres pilotos, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas, será de:

- En servicios de una sola etapa, de 14:45 horas en la etapa de ida y de 14:15 horas en la etapa de vuelta.
- En servicios de dos etapas de 14:00 horas.

Los pilotos dispondrán de sitio adecuado para el descanso en vuelo cuando la actividad aérea que comporta el servicio sea superior a los límites contemplados en la tabla en función del número de saltos y hora de despegue.

Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación doblada, entendiéndose ésta la compuesta por dos comandantes y dos copilotos, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas será de 16 horas, ampliables en cuarenta minutos en aquellos casos en que la última etapa sea para regresar a base. No podrán realizarse más de 12 horas de vuelo si los pilotos no disponen de literas para su descanso.

Independientemente de los límites recogidos en este artículo, si el límite legal vigente en cada momento es más restrictivo, se aplicará éste.

La compañía deberá reservar una plaza en Gran Clase en caso de tripulación reforzada, dos en caso de Tripulación doblada en todos los vuelos diurnos de más de 9 horas 30 minutos, ininterrumpidos o no, de vuelo y en todos los nocturnos, en los aviones de largo recorrido que no dispongan de literas para el descanso de los pilotos. A estos efectos se considerará vuelo nocturno aquel que comprenda más de tres horas entre las 21:00 y las 07:00 horas locales del lugar donde se inicia la actividad aérea.

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

Como medida de productividad se exceptúan de lo preceptuado anteriormente y se operarán con la tripulación técnica mínima del avión conforme a su certificado de

aeronavegabilidad, los servicios compuestos por una etapa que cumplan con las limitaciones de la siguiente tabla:

A) Desde la base:

Hora local de presentación	Máx. entre calzos
08:00-17:59	09:25
18:00-21:59	08:50
22:00-07:59	08:35

B) Fuera de base:

	Máx. entre calzos	
	No adaptados a Hora Local*	Si adaptados a Hora Local*
Descanso Precedente		
Hasta 18 ó + de 30 hrs	08:35	09:00
Entre 18 y 30 h	08:05	08:20

*No adaptados = Más de 2 hrs de dif. Horaria y menos de 3 noches locales

*Sí adaptados = Más de 2 hrs de dif. Horaria y más de 3 noches locales consecutivas.

En cualquier caso, sobre los límites referidos se aplicará un margen de 30 minutos en ejecución.

Entre los destinos que cumplen con los límites anteriormente indicados para ser operados con tripulación técnica mínima del avión se encuentran los siguientes:

Destinos operados en la actualidad

Salida	Llegada
MAD	BOS
BOS	MAD
MAD	JFK
JFK	MAD
MAD	SJU
SJU	MAD
MAD	CCS

Destinos no operados en la actualidad

Salida	Llegada
MAD	LAD
LAD	MAD
MAD	IAD
IAD	MAD
MAD	FOR
FOR	MAD
MAD	REC

Salida	Llegada
REC	MAD
MAD	PHL
PHL	MAD
MAD	YYZ
YYZ	MAD
MAD	YUL
YUL	MAD
TFN	CCS
CCS	TFN

Durante la temporada de invierno no serán de aplicación estas previsiones respecto de los vuelos Madrid-Chicago-Madrid, Madrid-Toronto y Madrid-Montreal, que operarán con tripulación reforzada. No obstante, en la Comisión de Control de Seguimiento de Planificación, Programación y Horarios se evaluará, desde un punto de vista de seguridad operacional, la posibilidad de que los vuelos desde Toronto y Montreal se efectúen con tripulación técnica mínima.

Adicionalmente, y con carácter excepcional, los vuelos a y desde Chicago (en temporada de verano), a y desde Santo Domingo (todo el año) y el vuelo desde Caracas a Madrid (todo el año) serán operados con tripulación técnica mínima, con independencia de su duración, cumpliendo en cualquier caso con los límites de actividad aérea que establece el convenio colectivo.

En cualquier caso, para los límites de actividad aérea se operará con los que legal o convencionalmente estén en vigor.

Asimismo los vuelos a y desde Lagos y Dakar serán operados con la tripulación técnica mínima del avión conforme a su certificado de aeronavegabilidad, siempre dentro de los límites establecidos en la legislación vigente en cada caso.

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

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

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

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

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

Cuando la asignación de Imaginaria siga inmediatamente a un período de actividad aérea, sin que medie el período de descanso correspondiente; no se podrá asignar un servicio hasta que finalice dicho período de descanso. En caso contrario el período de

actividad aérea se computará íntegramente junto con el período de imaginaria, a efectos de la nueva asignación de actividades aéreas.

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

El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

Flotas Corto y Medio Radio.

1. Horas en 28 días 100.
2. Horas al año 900.

Flotas Largo Radio: límite general.

1. Horas al mes 85.
2. Horas al trimestre 246.
3. Horas al año 850.

En las flotas de Largo Radio cuando se realicen exclusivamente hasta 4 vuelos transoceánicos al mes (sin perjuicio de las actividades en tierra que se programen) el límite de horas de vuelo se establece en 90 mensuales y 255 trimestrales.

En caso de que el piloto ceda algún día de acuerdo al artículo 81, el límite máximo de horas de vuelo para las flotas de Largo Radio cuando se realicen hasta 4 vuelos transoceánicos al mes será el siguiente:

- Horas al mes: 95 horas, aplicable solo en el mes/meses en que se cedan uno o dos días.
- Horas al trimestre (julio, agosto y septiembre): 280 horas. En el trimestre que comprenda el mes de junio, el límite trimestral será el resultante de añadir a 255 horas, 6 horas adicionales por cada día cedido en el mes de junio.
- Horas al año: el límite anual aplicable será el resultante de añadir a 850 horas, 6 horas adicionales por cada día cedido ese año.

En el caso de que el piloto ceda algún día y realice más de 4 vuelos transoceánicos al mes, el límite máximo de horas de vuelo para los flotas de Largo Radio será el general indicado anteriormente.

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

Artículo 91. *Límites de actividad laboral.*

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

Artículo 92. *Límite de series de servicio.*

En los aviones que efectúen etapas en Canarias, Europa y Norte de África, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. En ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada piloto, este límite podrá ser ampliado a un máximo de cinco días, estando obligada la compañía a reintegrar al piloto a su base antes de que finalice el día quinto. Si en el quinto día se hace escala en la base, el piloto tendrá derecho a ser relevado.

No obstante lo anterior, en Corto y Medio Radio al piloto que muestre su preferencia se le podrán programar series de servicios con una duración máxima de cinco días. En ese supuesto, en ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada piloto, este límite podrá ser ampliado a un máximo de seis días, estando la compañía obligada a reintegrar al piloto a su base antes de que finalice el sexto día. Si en el sexto día se hace escala en la base, el piloto tendrá derecho a ser relevado. Esta combinación se asignará de acuerdo a las posibilidades productivas de Iberia.

En los aviones que efectúen etapas en África Central y Austral y Oriente Próximo, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de seis días.

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

En los aviones que efectúen etapas en el continente americano y Lejano Oriente, la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de nueve días.

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

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

Solo los servicios de vuelo están afectados por las limitaciones de las series de servicio citadas anteriormente.

Artículo 93. *Límite de etapas.*

El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un período de actividad aérea dependerá de lo establecido en el Artículo 89.–, o de lo que se determine para casos excepcionales; en ningún caso será superior a seis. No obstante, no se podrá programar un segundo servicio el mismo día natural de llegada a la base de Madrid, que tenga un descanso básico o superior, salvo que la llegada de la última etapa del primer servicio se produzca antes de la 01:30 horas locales (hora de calzos).

Artículo 94. *Días libres.*

Se concederán 10 días naturales libres en las flotas de Corto y Medio Radio y 9 días naturales libres mensuales (27 días naturales libres por trimestre natural) en las flotas de Largo Radio.

No obstante lo anterior, en las flotas de Corto y Medio Radio, se podrán conceder menos de 10 días libres mensuales, siempre que la suma de los días libres más los días de descanso en la base (calculados según lo establecido en este artículo y en el artículo 98 del convenio) sea, al menos, de 13 días al mes y se respete cualquiera de las siguientes combinaciones:

- 8 días libres + 5 días de descanso en base («D»).
- 9 días libres + 4 días de descanso en base («D»).

Para los meses en que el piloto ceda días libres y/o de descanso según lo previsto en el artículo 81, el número de días libres y de descanso será el siguiente:

- En las flotas de Largo Radio, de cederse 1 o 2 días, se concederán 8 o 7 días naturales libres al mes, respectivamente.

– En las flotas de Corto y Medio Radio, la suma de los días libres más los días de descanso en la base será de 12 u 11 días al mes según se haya cedido 1 o 2 días, respectivamente, siendo válida cualquiera de las siguientes combinaciones:

Cesión de 1 día:

- 9 días libres + 3 días de descanso en base («D»).
- 8 días libres + 4 días de descanso en base («D»).
- 7 días libres + 5 días de descanso en base («D»).

Cesión de 2 días:

- 9 días libres + 2 días de descanso en base («D»).
- 8 días libres + 3 días de descanso en base («D»).
- 7 días libres + 4 días de descanso en base («D»).

Los días libres se disfrutarán en las siguientes condiciones:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
 - b) Los días libres fijados en la Programación no podrán ser modificados a excepción de los que puedan perderse en ejecución.
 - c) Si un cambio en programación de aceptación voluntaria para el piloto, regulado en el Artículo 97, A), implica la pérdida de un día libre programado, la compañía devolverá el día libre perdido dentro de los tres meses siguientes.
 - d) Cuando un piloto pierda en ejecución alguno de los días libres que tenga programados, y no se puedan recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlos en el mes próximo o por añadirlos a las vacaciones anuales.
 - e) En caso de que en el período de 7 días de imaginaria se ocupe el día libre programado dentro de dicho período, este se devolverá en el plazo máximo de los tres meses siguientes.
 - f) Todo día en que un piloto deba pasar reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día del reconocimiento será considerado como un día libre adicional.
 - g) Durante los programas de los cursos teóricos, deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a mediodía. Los simuladores son pruebas prácticas, cuyo objetivo es el mantenimiento de la pericia y aptitud de los tripulantes por lo que no les es de aplicación lo dispuesto en este apartado.
 - h) Cuando un piloto tenga programado un período de imaginarias deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan, con arreglo a las limitaciones previstas.
 - i) Los pilotos que deban incorporarse a un destacamento, podrán disponer de dos días, para organizar los preparativos del traslado; los que deban incorporarse a un destino, inferior a dos años, podrán disponer de seis días y para los destinos superiores a dos años de diez días. 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 31 días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los pilotos podrán optar por percibir íntegra la dieta de estancia y hospedaje por destacamento que se detalla en el Anexo 4, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75% de dicha dieta, alojándose en el hotel designado, según lo establecido en el artículo 126, cuyo coste será a cargo de la compañía.
- j) 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.
 - k) En programación los días libres quedarán adecuadamente señalados y diferenciados de los períodos de descanso.
 - l) El piloto, no obstante, podrá de forma voluntaria aceptar cualquier cambio que afecte a sus días libres, respetando los límites establecidos en el convenio, ya sea a

petición de la empresa o de mutuo acuerdo con otro piloto, en cuyo caso necesitará informar previamente a Iberia al objeto de comprobar que no se incumple la normativa legal o convencional vigente.

Artículo 95. *Preavisos.*

Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con 7 días de anticipación en relación al día 1 del mes a publicar.

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

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino, inferior a dos años, será de 60 días.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino, superior a dos años, será de 90 días. La aceptación de estos destinos deberá realizarse con una antelación mínima de 60 días a la fecha de inicio.

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

Las vacaciones y los días de recuperación anuales serán notificadas conforme a lo dispuesto en el artículo 13 bis, con dos meses de antelación.

La oferta para la realización de un Curso de Calificación deberá realizarse con una antelación mínima de 90 días.

La solicitud de licencia retribuida deberá realizarse 60 días antes del inicio del mes en el que desee disfrutarse, siempre que el hecho causante así lo permita.

Artículo 96. *Periodos de descanso.*

1. Los pilotos estarán exentos de todo servicio durante los períodos de descanso.

El período de descanso se calcula como sigue:

La precedente actividad aérea programada más dos horas, o la realizada si fuera mayor = período básico de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de 10 horas 30 minutos.

Deberá garantizarse una estancia de 9 horas como mínimo en el alojamiento.

El período de descanso reducido por decisión del comandante (punto 8.-b) redundará en la ampliación del período de descanso tras el regreso a la base en cinco veces el tiempo reducido, a no ser que el período de descanso en la base sea de 48 horas o superior.

El tiempo restituido será contado por horas enteras y no podrá superar las 10 horas. El piloto es libre de renunciar a la restitución en razón de no dificultar la realización de sus servicios programados.

2. Cuando no se crucen husos o se crucen menos de cuatro husos horarios durante la realización de un servicio, el período de descanso al que se tiene derecho es:

El período básico de descanso sin aumento si el período de descanso da comienzo entre las 18,01 y las 24,00 horas locales.

El período básico de descanso más una hora, si el período de descanso da comienzo entre las 00,01 y las 04,00 horas locales ó las 15,00 y las 18,00 horas locales.

El período básico de descanso más dos horas, si el período de descanso da comienzo entre las 04,01 y las 15,00 horas locales.

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

- a) El período básico de descanso, si éste incluye una noche local, es decir, entre las 23,00 y las 07,00 horas locales.
- b) El período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios para igualar la diferencia de tiempo perdido en una noche local, pero como máximo el mismo número de horas como husos horarios han sido cruzados en la realización del servicio inmediatamente anterior.

El máximo período de descanso al que se tiene derecho, consistente en el período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios, es de 22 horas.

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

5. Períodos de descanso en la base.

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

b) En las líneas de África Central y Austral y Oriente Próximo, realizadas al límite de serie de servicios, el período de descanso tras el regreso a la base será de 36 horas, debiendo incluir necesariamente dos noches completas, siendo considerado como noche el tiempo comprendido entre las 23'00 horas y las 07'00 horas locales. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

c) En los aviones que efectúen vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de 36 horas. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio. Este período de descanso deberá incluir necesariamente dos noches completas, siendo considerado como noche el período de tiempo comprendido entre las 23'00 y las 07'00 horas locales. Ello será ampliado a 48 horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios, y a 72 horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de 8 husos horarios, el período de descanso deberá incluir tres noches completas. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

Después de una programación en el límite de series de servicios, según se establece en el artículo 92, el período de descanso en la base será de 72 horas. Dicho descanso se iniciará inmediatamente después de finalizado el servicio.

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más durante el recorrido en un total de más de 3 días de ausencia (72 horas) el recorrido en el sentido opuesto desde la base sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (144 horas). Durante este período intermedio después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

Independientemente de los periodos de descanso recogidos en este apartado, si el límite legal vigente en cada momento es más amplio, se aplicará éste.

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 punto del 5.-c) que se hará a base de horario G.M.T.

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

7. Los vuelos hacia América, cuando el tiempo fuera de base sea superior a 72 horas, darán lugar a un descanso en el punto donde se realice la primera interrupción de actividad aérea, que comprenderá una noche natural, entendida ésta desde las 23:00 horas a las 07:00 horas locales.

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

8. Decisión del comandante.

a) Siendo Iberia una empresa de servicios y siendo el cliente la principal prioridad de Iberia y al objeto de proteger al máximo el compromiso de servicio con nuestros clientes, la Sección Sindical de Sepla en Iberia recomienda que los comandantes, con carácter voluntario, puedan incrementar los límites de actividad aérea del convenio colectivo hasta un máximo de un 15% al objeto de completar un servicio.

No obstante lo anterior, el comandante, siempre que tenga la seguridad de que todos los miembros de su tripulación técnica se encuentren en condiciones adecuadas para el desarrollo de sus funciones a bordo, conforme a la legislación vigente en cada momento, incrementarán los límites de actividad establecidos en el convenio colectivo en un máximo de un 15% en las siguientes circunstancias:

- En situaciones de fuerte regulación derivadas de conflictos ajenos a los pilotos o condiciones meteorológicas (regulaciones generalizadas de 45 minutos que afecten a la Red de Iberia).

- En situaciones de cierre imprevisto de los aeropuertos de Barajas, Barcelona y Londres, mientras se mantenga un volumen significativo de producción en propio en estos aeropuertos.

- En situaciones de emergencia nacional.

En el caso de tripulación de dos pilotos, este incremento del 15% no podrá superar el límite máximo establecido en la legislación vigente, sin poder incrementar dicho límite por lo dispuesto en la ORO FTL 205.f.

En los casos de tripulación reforzada o doblada, este incremento del 15% no podrá superar el límite máximo de 16 horas y 18 horas de actividad aérea respectivamente.

En cualquier caso este incremento de actividad aérea no será de aplicación en los cambios de servicio en ejecución.

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

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empieza más tarde de lo previsto en la programación, el comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida o si ha de ser diferido. En cualquier caso, el período básico mínimo de descanso de 10 horas 30 minutos, no debe ser reducido.

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

Artículo 97. *Cambios de servicio.*

A) Cambio en programación.

Se entiende por cambio en programación todo cambio en la programación mensual del piloto comunicado o conocido por Iberia antes del inicio del pairing, no teniendo tal consideración y, por tanto, siendo de obligatoria realización, la asignación de servicios en imaginaria, franco o retén o aquellos cambios realizados por Iberia una vez iniciado el pairing por motivos sobrevenidos y desconocidos con anterioridad al inicio de dicho

pairing, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado B) para los cambios que se produzcan durante la ejecución del servicio.

Una vez publicada la programación mensual, la compañía podrá realizar cambios en programación únicamente si cumple con lo establecido a continuación en el presente artículo.

Las notificaciones de los cambios en programación deberán tener en cuenta, en todo caso, los correspondientes periodos de descanso. En el caso de que se notifique el adelanto de la hora del inicio del pairing deberá mediar un preaviso mínimo de 12 horas previo al inicio del mismo.

1. Los cambios de programación serán de aceptación obligatoria para el piloto únicamente en las siguientes circunstancias:

a) Si se mantiene el pairing asignado al piloto originalmente, siempre y cuando se de alguna o algunas de las siguientes condiciones:

– Que el nuevo horario no suponga un adelanto de la hora de inicio ni un retraso de la hora de finalización del pairing.

– Que el nuevo horario suponga un adelanto igual o inferior a 60 minutos de la hora de inicio

– Que el nuevo horario suponga un retraso de la hora de finalización igual o inferior a 240 minutos en vuelos de Largo Radio o 120 minutos en vuelos de Corto y Medio Radio.

b) Si se asigna un nuevo pairing:

Los cambios de programación que supongan un cambio de pairing únicamente serán de aceptación obligatoria para el piloto si se cumplen todos los requisitos siguientes:

– Que el nuevo horario no suponga un adelanto de la hora de inicio ni un retraso de la hora de finalización respecto de las inicialmente programadas.

– Que el cambio se produzca por alguno de los siguientes motivos:

- Cancelación del servicio o serie de servicios.

- Imposibilidad de realizar el pairing siguiente al no disponer de tiempo suficiente para poder disfrutar de la totalidad del descanso generado por la actividad anterior o por no disponer de margen suficiente respecto al límite máximo de horas legal o convencional.

- Siempre que el piloto no pueda realizar el servicio inicialmente programado por no cumplir los requisitos técnicos exigidos para volar el avión, por ejemplo, cambio de avión, pérdida de experiencia reciente, etc.

Este tipo de cambio de aceptación obligatoria sólo se podrá realizar una vez al mes por piloto.

2. Los cambios de programación serán de aceptación voluntaria para el piloto en el resto de circunstancias no recogidas en el punto 1 anterior.

3. Compensación.

Los cambios de programación serán compensados por Iberia, independientemente de que sean voluntarios o forzosos, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

– Si el cambio de horario supone un adelanto del inicio o un retraso de la finalización del pairing, el piloto recibirá una cantidad equivalente a un plus de imaginaria y devengará 2,53 horas de vuelo, computadas al precio de las horas atípicas.

– Si el cambio supone un adelanto del inicio y un retraso de la finalización del pairing, se abonará una cantidad equivalente a dos pluses de imaginaria y devengará 5,06 horas de vuelo, computadas al precio de las horas atípicas.

– Adicionalmente, si el pairing tiene más días de ocupación de los inicialmente programados se abonará una cantidad equivalente a un plus de imaginaria y devengará 2,53 horas de vuelo, computadas al precio de las horas atípicas por cada día de ocupación adicional.

– Si la nueva hora de inicio del pairing se retrasa al día natural siguiente al inicialmente programado se devengará una cantidad equivalente a una dieta nacional más el Complemento de 3 horas recogido en el párrafo 6 del artículo 105.

– Todo lo anterior sin perjuicio del devengo de las horas de vuelo que efectivamente realice el piloto.

En caso de pérdida de un día libre programado se estará a lo dispuesto en el Artículo 94. c).

B) Cambios en ejecución.

Por necesidades del servicio, la compañía puede variar en ejecución los vuelos programados:

En los vuelos de Corto y Medio Radio:

La comunicación del cambio se podrá realizar desde que el tripulante se ha presentado en el aeropuerto para iniciar el servicio, hasta la finalización del mismo.

No puede suponer un incremento de actividad aérea superior a 75 minutos.

El cambio no puede suponer modificación de la ciudad de pernocta respecto de la que estaba programada, salvo que el tripulante haya sido avisado con una antelación de dos horas, respecto de la hora de presentación prevista para un servicio o servicios dentro de una serie de servicios. La modificación de la ciudad de pernocta no puede suponer un retraso de 90 minutos respecto de la hora programada de llegada a la base al final de la serie de servicios.

En los vuelos de Largo Radio:

El cambio puede suponer modificación de la ciudad de pernocta respecto a la que estaba programada.

No puede suponer un incremento de la actividad aérea superior a 120 minutos.

A fin de que el tripulante pueda acomodar su equipaje al nuevo destino, la compañía procurará avisar al tripulante como máximo dos horas antes de la presentación.

El cambio de servicio en ejecución deberá tener, respecto al programado, igual o menor número de días de ocupación, e igual o menor número de etapas.

No se considera cambio la modificación del código de vuelo si mantiene el mismo servicio, ni el cambio de aeropuerto de la misma ciudad en la que estaba programado.

Si se produce un cambio de servicio en ejecución por razones de fuerza mayor (conflictos laborales ajenos a la compañía que afecten a la operación de forma generalizada, cierre de aeropuerto y condiciones climatológicas) se podrá incrementar la actividad aérea un máximo de 180 minutos en ese día, no pudiendo implicar un retraso de más de 120 minutos respecto de la hora programada de finalización de servicio del día siguiente.

El piloto no obstante podrá de forma voluntaria aceptar cualquier cambio propuesto por el Jefe de Día, aunque los términos sean diferentes a los citados, sin que en ningún caso tal cambio pueda suponer mayor número de días de ocupación

Al finalizar un servicio en la base, permanente o temporal, del piloto, no podrá ser añadido ningún otro adicional.

Artículo 98. Programaciones.

A efectos de programación, el Jefe de Flota o persona por él designada participará con la Unidad de Programación, con objeto de que se tengan en cuenta los problemas

operativos específicos de la flota, debiendo los comandantes comunicar a su Jefe de Flota aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12,00 horas del día 24 y 24,00 horas del día 25 de diciembre, y las 12,00 horas del 31 de diciembre y 24,00 horas del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los pilotos de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de diciembre y que comprendan los días mencionados, o permiso sin sueldo concedido en esta misma quincena, siempre que este permiso sin sueldo sea ininterrumpido, comprenda los días mencionados y sea de 10 días de duración mínima.

Adicionalmente se sortearán los períodos semanales de imaginaria cuyo comienzo esté comprendido entre el 18 de diciembre y el 1 de enero, ambos inclusive, entre todos los pilotos disponibles de cada flota, con la excepción de los supuestos previstos en el apartado anterior. Asimismo, quedarán también exceptuados los pilotos que sean Directivos de la compañía (Directores, Senior Managers y Managers), tanto de la Dirección de Operaciones como de otras Direcciones de la empresa.

El sorteo referido en los párrafos anteriores deberá realizarse con la suficiente antelación, de forma que se permita la planificación de otros servicios (inspección, instrucción, comisiones de servicio, etc.).

La compañía facilitará mensualmente a la Sección Sindical de Sepla las programaciones de pilotos de las diferentes flotas. Igualmente, facilitará inexcusablemente los datos fehacientes de la programación realizada mes a mes.

Las programaciones de vuelo de los pilotos se confeccionarán diferenciando claramente los días libres de los períodos de descanso.

A tal fin, los períodos de descanso se marcarán en las programaciones con la letra «D», lo que no impide que puedan programarse actividades compatibles, en el tiempo no cubierto por el periodo de descanso, en cuyo caso se marcará solamente la actividad. Los simuladores no serán compatibles con el tiempo no cubierto por el período de descanso; por lo tanto, no podrá programarse un simulador hasta, al menos, el día siguiente a aquel en que haya finalizado el período de descanso. No obstante lo anterior, esto último no aplicará a un piloto ejerciendo labores de instructor en simulador, si éste accede voluntariamente a que el simulador se programe en el tiempo no cubierto por el período de descanso.

Los días libres aparecerán marcados con «*», excepto los 4 mencionados en el punto a) del Artículo 94.–que lo harán con una «X», el día franco se señalará con una «F», los días libres adicionales con «XA» y los días libres por reducción de jornada por guarda legal con «XP».

Con objeto de preservar el día libre en su integridad, después de un día libre no se podrá programar un servicio de vuelo hasta las 10:31 horas locales del día siguiente. El día libre puede contener dentro de sí o puede absorber hasta 10:30 horas del periodo de descanso que se viene disfrutando en el momento de comenzar el mismo, puesto que, tras el día libre, se prevé un nuevo periodo de descanso de 10:30 horas, previo a otra actividad aérea. Si el periodo de descanso generado por la actividad aérea precedente supera las 10:30 horas dentro del día siguiente, ese día no se puede considerar como libre debiendo figurar como periodo de descanso, caso de no existir otra actividad compatible programada. Los periodos de descanso, posteriores a una actividad aérea, no podrán ser absorbidos por periodos de inactividad o por otras actividades que abarquen 24 horas.

Asimismo, después de un día libre no se podrá realizar un período de actividad en tierra antes de las 08,00 horas locales.

En caso de que un servicio de vuelo comience (hora de presentación o firma) antes de las 10,31 horas locales, el día anterior no podrá ser considerado como libre, debiendo figurar como período de descanso, o, en su defecto, otro servicio compatible con el del día posterior. Se entiende por servicio compatible, conforme al artículo 68 del convenio

colectivo, el nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue y/o precede un periodo de descanso.

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

En los vuelos cortos y medios, en caso de que voluntariamente el piloto solicite la programación de una serie de servicios de cinco días, conforme a lo establecido en el párrafo segundo del artículo 92, se programará el día inmediato siguiente (sexto día) como día de descanso en la base, y posteriormente al menos dos días sin actividad, que deberán ser días de descanso en la base o libres.

En los vuelos transatlánticos y/o de duración similar, al finalizar un servicio de vuelo en la base o serie de servicios, se programará inmediatamente después el período de descanso con el número de horas y noches de descanso que corresponda, entendiéndose por noche a estos efectos el período de tiempo comprendido entre las 23,00 y las 07,00 horas locales. En estos supuestos, la obligación de marcar con una «D» el periodo de descanso comprende días naturales completos y también el exceso de horas sobre los mismos, siempre que no se programe otra actividad compatible en ese día.

A saber:

- 36 horas y 2 noches en cualquier caso.
- 48 horas si se han cruzado cuatro husos horarios o más.
- 72 horas si se cruzaron más de seis husos.
- 72 horas con tres noches si se han cruzado más de ocho husos.
- 72 horas en las series de servicios de 9 días.

Finalizado el periodo de descanso de acuerdo con lo dispuesto en el punto 5, apartado c) del artículo 96, podrán programarse otras actividades compatibles de tierra o de vuelo si no ha concluido la serie de servicios. El regreso a la base no exige de por sí, la programación de un día libre, ni tampoco la consideración de que haya finalizado la serie de servicios. Finalizada la serie de servicios, será preceptivo programar el día libre.

En las líneas de África Central y Austral y Oriente Próximo, después de una serie de servicios de 6 días, se programará un período de descanso de 36 horas, debiendo incluir dos noches, siendo considerado como noche a estos efectos el período comprendido entre las 23,00 y las 07,00 horas locales y posteriormente al menos un día libre. En la programación debe marcarse con una «D» el periodo de descanso, que comprende un día natural completo y el exceso sobre el mismo, salvo, en este último caso, que se programe una actividad compatible (que ha de tener en cuenta también que el día siguiente es día libre).

Cuando los medios informáticos de la compañía lo permitan, en el caso de los mandos y cargos de la Dirección de Operaciones, instructores, inspectores y delegados sindicales, aparecerá el porcentaje de la reducción aplicable sobre la media de la flota y función en la que operen.

Las programaciones mensuales estarán confeccionadas y disponibles para los pilotos al menos con 7 días de antelación al comienzo del mes de realización de la misma.

En el caso de notificación de alta, procedente de una baja por enfermedad o accidente –en los términos previstos en el artículo 51.1 del convenio colectivo–, el piloto se reincorporará a su programación mensual o si ésta no existiese la compañía le podrá notificar una programación con los servicios de vuelo o instrucción que considere conveniente mediante comunicación con al menos tres días de antelación al comienzo del primer servicio fijando los días libres que le correspondan prorrateados al mes de incorporación.

Si en el momento del alta no existiera una programación libre en el mes de su flota y función, hasta que esto suceda, se le asignarán servicios sueltos con días libres entre medias notificándoselos cada uno de ellos con al menos tres días de anticipación. De

forma similar, si en el momento del alta no existiera una programación de la instrucción necesaria para recobrar la operatividad del tripulante, ésta se le notificará tan pronto se haya confeccionado y con al menos tres días de antelación al comienzo de la misma.

Artículo 99. *Facultades y responsabilidades del comandante.*

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

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

La compañía Iberia se subrogará en la responsabilidad civil del comandante que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley sin que pueda repetir contra éste por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

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

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

Sección 3.ª Rotaciones

Artículo 100. *Vacaciones.*

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

Artículo 101. *Rotaciones en destacamentos y destinos.*

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

CAPÍTULO VII

Retribuciones

Artículo 102. *Conceptos retributivos.*

Los pilotos a quienes se aplica el presente convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- a) Retribuciones fijas:
 1. Sueldo base.
 2. Premio de antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje garantizada.

4. Gratificaciones extraordinarias.
 5. Gratificación por cierre de Ejercicio.
 6. Prima de responsabilidad de comandante y Prima de copiloto.
 7. Gratificación complementaria.
 8. Prima de copiloto Senior
- b) Retribuciones variables:
1. Prima por razón de viaje por:
 - a) Horas atípicas.
 - b) Horas de vuelo adicionales.
 - c) Actividad aérea en tierra.
 - d) Actividad laboral.
 2. Plus de nocturnidad.
 3. Prima por cesión de días libres y/o de descanso
 4. Plus de imaginaria.
- c) Gastos compensatorios:
1. Dietas por desplazamiento.
 2. Dietas de estancia y hospedaje por destacamento.
 3. Indemnización por destinos.
- d) Protección a la familia.

Artículo 103. *Sueldo base.*

Los sueldos base del grupo de pilotos son los expresados en el anexo 1 A.

Artículo 104. *Premio de antigüedad.*

El personal de plantilla recibirá en concepto de premio de antigüedad un 0,8 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la compañía, hasta un máximo de 12 trienios.

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

Artículo 105. *Prima por razón de viaje.*

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

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

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

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

Por día de servicio en vuelo como piloto fuera de la base (considerado entre las 00:01 y las 24:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad) siempre que no se realice actividad aérea alguna, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

Por cada día (considerado entre las 00:01 y las 24:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad) que se realice una actividad aérea como tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose la diferencia al precio de las horas atípicas. Esta garantía se denominará «complemento de 3 horas».

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

Se garantiza el abono del 95% de las horas programadas (horas baremo, nocturnidad, etc.) mensualmente al piloto. No se garantizarán aquellas horas no realizadas por causas imputables al piloto.

La prima por razón de viaje garantizada corresponderá a 70 horas a precio de la hora base de vuelo. Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque.	156,54 horas.
Segundo bloque.	De 156,55 horas en adelante.

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

El precio de la hora de vuelo base se determinará dividiendo el importe de la prima horaria garantizada entre el número de horas de vuelo correspondientes a dicha prima (70 horas).

En todos los casos, el precio de las horas atípicas será el resultado de dividir la prima por razón de viaje garantizada por 76 horas.

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

A los efectos de cálculo de devengo de la prima por razón de viaje, se entiende como «actividad aérea en tierra» la diferencia entre la «actividad aérea pura» (período transcurrido entre la presentación de un piloto en el Aeropuerto para realizar un servicio, hasta 30 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 30 minutos después de haber sido notificada al tripulante la cancelación; independientemente de cuál sea la duración real del descanso anterior y/o posterior a dicho servicio) y la suma de los tres conceptos siguientes: horas de vuelo, medidas en las cuantías de cobro (horas de baremo), horas de vuelo de situación (50 por 100 de las horas de baremo correspondientes al vuelo) y complemento a tres horas.

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

Artículo 106. *Plus de nocturnidad.*

En concepto de plus de nocturnidad se abonará las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 62 con un incentivo del 25 por 100.

Artículo 107. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los pilotos percibirán en los meses de julio y diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima por razón de viaje garantizada, prima de responsabilidad de comandante, Prima de copiloto, gratificación por consideración a grado Senior de copiloto, prima de productividad y gratificación complementaria.

Artículo 108. *Gratificación complementaria.*

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

Artículo 109. *Títulos.*

La Dirección establecerá, en el plazo de 1 año, los títulos cuya posesión por parte de los pilotos dará lugar, en el momento del reconocimiento, a la percepción por una sola vez de la cantidad que se fije y que estimule a la obtención de los mismos.

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

Artículo 110. *Protección a la familia.*

Se estará a lo dispuesto por la normativa legal vigente en cada momento.

Artículo 111. *Gratificación por cierre de ejercicio.*

Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio consistente en el importe correspondiente a 30 días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, prima de productividad y gratificación complementaria, o parte proporcional en su caso. Para los pilotos que desempeñen la función de comandante, se incluirá la Prima de Responsabilidad o parte alícuota que corresponda.

Esta gratificación se hará efectiva en el mes de Abril siguiente a cada uno de los ejercicios.

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

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

Artículo 113. *Indemnización por destino.*

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

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

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

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

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

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa no imputable al piloto, éste recibirá la indemnización correspondiente a la diferencia entre las dietas de estancia y hospedaje o indemnización percibida y los gastos reales que hubiese efectuado con el límite máximo de la que realmente hubiera percibido de haberse agotado la situación. A estos efectos la regresión voluntaria se considera causa imputable al piloto.

Artículo 115. *Cursos y comisiones de servicio, imaginarias y retenes.*

A) Imaginarias y retén.

Cuando a un piloto le sean nombrados servicios de imaginarias se computarán a efectos económicos como sigue:

En los locales fijados por la compañía, devengará 5,06 horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad laboral.

Fuera de los locales fijados por la compañía, devengará 2,53 horas de vuelo y el 50 por 100 de la actividad laboral.

Cuando se combinen las situaciones a) y b) el devengo de horas de vuelo y actividad laboral se producirá conforme al apartado a) Cuando un piloto en actividad sea requerido para desempeñar el servicio de Jefe de Día, se le aplicará el tratamiento de este párrafo.

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

Cuando a un piloto se le programen servicios de imaginaria, el devengo de horas de vuelo y actividad laboral se producirá sin prorrateo en función de la duración de la misma. Adicionalmente, el piloto percibirá, por cada imaginaria programada, un plus de imaginaria recogido en el anexo 1, G.

Asimismo, en caso de que al tripulante se le asigne un servicio de vuelo durante la imaginaria, devengará las horas de vuelo correspondientes al mismo.

B) Cursos y Comisiones de Servicio.

A efectos económicos los pilotos, durante los cursos realizados como alumnos, comisiones de servicio efectuadas en los términos del artículo 46, o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la compañía, devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo y 6 horas de actividad laboral.

El Vuelo para incorporarse a la realización de los cursos cuando se realicen fuera del lugar donde el piloto tenga su base, permanente o temporal, lo será el día anterior al de inicio de dicho curso. El día siguiente a la finalización del curso será programado como libre de los que correspondan al tripulante en el mes.

A efectos económicos, se devengará una dieta nacional por cada sesión de simulador que se realice como alumno, sin perjuicio de la dieta por desplazamiento que pudiera corresponder en aplicación del artículo 119.

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

C) Las horas de vuelo de que se habla en los apartados A) y B) de este artículo, se computarán al precio de las horas atípicas, precio éste resultante de dividir la garantía vigente en cada momento por 76 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 70 horas al precio hora vuelo base por cada mes de duración o la parte alícuota que corresponda y 6 horas de actividad laboral por día.

Artículo 116. *Licencia retribuida.*

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

Artículo 117. Vacaciones.

El piloto durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además de los conceptos fijos que le correspondan, la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo período, lo que sea mayor. También percibirá la parte correspondiente a actividad aérea en tierra promediada de los doce meses anteriores. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación y a los días libres adicionales a los que se refiere el artículo 94, apartado d.

Artículo 118. Vuelos de situación y prueba.

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

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

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

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

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

Artículo 119. Dieta por desplazamiento.

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

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

Artículo 120. Clases de dieta.

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

Artículo 121. Dieta e indemnización básica.

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

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

Artículo 122. *Coefficiente regulador.*

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

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

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

Artículo 123. *Actualización de dietas.*

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

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

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

No obstante lo anterior las dietas hasta el 31 de diciembre de 2023 quedan actualizadas conforme a lo establecido en los Anexo 4, I al anexo 4, IV.

Se acuerda que a partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

Artículo 124. *Dietas e indemnizaciones en vigor.*

Las dietas por desplazamiento, así como las dietas de estancia y hospedaje por destacamento e indemnizaciones por destino en vigor son las que figuran en el anexo 4.

Artículo 125. *Cómputo de dietas.*

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

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

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

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

Artículo 126. *Alojamiento.*

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

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

En la selección participará la representación sindical de los pilotos. El hotel seleccionado ha de ser como mínimo de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero, teniendo en cuenta las peculiaridades de cada situación, tales como las condiciones de peligrosidad o insalubridad de la zona del hotel, así como su cercanía al centro urbano. Las habitaciones deberán ser individuales o dobles de uso individual y con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

Cumplidas estas condiciones, será preciso obtener el visto bueno de la representación sindical de los pilotos para el hotel seleccionado. Si no se obtiene este visto bueno la compañía deberá ofertar al menos otros tres hoteles que cumplan las mismas condiciones referidas, debiendo la representación sindical dar el visto bueno a uno de ellos. A falta también de este visto bueno, la compañía podrá seleccionar libremente entre los hoteles ofertados.

El principio general es que la selección del alojamiento debe ser acordada y, solo excepcionalmente, la compañía, para evitar situaciones de bloqueo, puede decidir en los términos previstos en este artículo. Éste, por otra parte, no puede ser utilizado para proceder a un cambio masivo de alojamientos contratados, para disminuir la calidad de los mismos, ni para prescindir sistemáticamente del acuerdo (visto bueno) con la representación sindical de los pilotos ni excluir su participación en la selección (que es distinta de este visto bueno. La selección, esto es, ha de hacerse con participación de la representación sindical de los pilotos, que, posteriormente, ha de dar su visto bueno al hotel seleccionado).

Artículo 127. *Alojamiento en viajes no programados.*

Las delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los pilotos alojamientos individuales de las mismas características del artículo anterior, siempre que ello sea posible.

Cuando, por no existir delegación en el lugar de que se trate, el piloto abone el alojamiento, éste pasará el cargo correspondiente a la compañía.

Artículo 128. *Anticipo de dietas.*

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

Artículo 129. *Dietas por desplazamiento en vigor.*

Las dietas por desplazamiento para cada uno de los años de vigencia del presente convenio son las que se establecen en el anexo 4, IV.

Artículo 130. *Comidas.*

La compañía facilitará comida cuando la actividad aérea del piloto esté comprendida entre las 13:00 y las 16:00 horas y las 21:00 y las 24:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

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 13:00 y las 16:00 horas y las 21:00 y 24:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

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

Dada la problemática de las comidas facilitadas a los pilotos, se considera necesaria la participación de la representación sindical. A tal efecto, Sepla designará un

representante para su participación junto con la Dirección de la empresa en la composición de los menús. Cuando sea necesario, dichos temas se substanciarán a través de un grupo de trabajo compuesto por representantes de la empresa y de Sepla, con la participación y visto bueno decisorio del Servicio Médico de Iberia.

Artículo 131. *Compensación por cesión de días libres y/o de descanso.*

Cada día cedido según lo establecido en el Artículo 81 se compensará económicamente mediante el abono de las cantidades establecidas en el anexo 1 H), sin perjuicio del devengo de las horas de vuelo y dietas que correspondan.

Artículo 132.

a) El incremento salarial consolidado para el año 2022 será de un 6,05% sobre la masa salarial de ese año, con efectividad de 1 de enero de 2022.

El incremento salarial consolidado para el año 2023 será de un 2% sobre la masa salarial de ese año, con efectividad de 1 de enero de 2023.

Dichos incrementos se reflejarán en las tablas salariales y demás conceptos retributivos que figuran en los anexos 1, 2, 3, 4 y 5 y Acta Aneja de este convenio, procediendo a la revisión de los mismos cuando la masa salarial de cada uno de esos años sea definitiva.

b) Para los años 2024 y 2025, con efectos 1 de enero de cada año, se procederá, en su caso, a un incremento salarial consolidado de acuerdo a la siguiente escala referenciada al EBIT/INGRESOS del Grupo Iberia- Iberia + Iberia Express- en cada uno de los años.

EBIT/Ingresos	% Incremento sobre masa salarial consolidado
<0	0,00
0- <2,5	0,50
2,5-<5,0	1,30
5,0-<7,0	1,45
7,0-<10,0	1,70
10,0-<12,0	2,00
> 12,0	2,50

Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo convenio, durante el año 2026 exclusivamente se aplicará una revisión salarial consolidada en los mismos términos pactados para los años 2024 y 2025.

Se faculta a la Dirección de la compañía y a la Sección Sindical de Sepla en Iberia para que establezcan la distribución del importe global resultante de las revisiones salariales anteriores que, en su caso, corresponda aplicar, incorporándose a las tablas salariales y conceptos retributivos que se vean afectados y que formarán parte integrante del X convenio colectivo de pilotos.

Con el fin de garantizar la capacidad adquisitiva de las retribuciones adquirida en este convenio, si el IPC acumulado correspondiente a los años de vigencia inicial del convenio es superior al incremento salarial consolidado acumulado realizado en ese período, y la rentabilidad media de la compañía (EBIT/INGRESOS) del Grupo Iberia- Iberia + Iberia Express- durante ese período es igual o superior al 7%, se realizará un

incremento salarial consolidado adicional en el año 2026 conforme a la siguiente tabla cuyo desarrollo y aplicación se explica a continuación:

% IPC acumulado 22-25	% de la diferencia por tramo del IPC acumulado 22-25 menos el incremento salarial consolidado acumulado 22-25
Hasta el 13,5	100
>13,5-16	50
>16-20	25
>20	0

– Si el IPC acumulado 2022-2025 es menor que 13,5%, el incremento salarial consolidado adicional en 2026 será: la diferencia entre el IPC acumulado 2022-2025 y el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025.

– Si el IPC acumulado 2022-2025 estuviera entre 13,5 % y 16% y:

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera inferior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = (13,5% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 13,5%) * 50%]

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera superior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = [IPC acumulado 2022-2025 menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025] * 50%

– Si el IPC acumulado 2022-2025 estuviera entre 16 % y 20%, y:

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera inferior a 13,5%, el incremento salarial consolidado adicional será = (13,5% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) + [(16% menos 13,5%) * 50%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 16%) * 25%].

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera superior a 13,5%, el incremento salarial consolidado adicional será = [(16% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) * 50%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 16%) * 25%]

– Si el IPC acumulado 2022-2025 fuera mayor que 20% y:

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera inferior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = (13,5% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) + [(16% menos 13,5%) * 50%] + [(20% menos 16%) * 25%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 20%) * 0%]

- Si el incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025 fuera superior a 13,5 %, el incremento salarial consolidado adicional será = [(16% menos incremento salarial consolidado acumulado 2022-2025) * 50%] + [(20% menos 16%) * 25%] + [(IPC acumulado 2022-2025 menos 20%) * 0%]

Asimismo, en caso de que el IPC acumulado correspondiente a los años de vigencia inicial del convenio sea superior al incremento salarial consolidado acumulado realizado en ese período y el EBIT/Ingresos del Grupo Iberia durante ese período sea igual o superior al 7%, adicionalmente, en el año 2026 se realizará un pago único correspondiente a los años 2022 a 2025, que se calculará del siguiente modo:

a. Se sumarán las masas salariales reales correspondientes a esos años.

b. Se recalcularán las masas salariales correspondientes a esos años, dejando sin efecto los incrementos salariales consolidados aplicados según lo establecido en este artículo y aplicando sobre cada masa salarial inicial el IPC de cada uno de esos años, procediendo a la suma de las masas salariales resultantes.

c. Si el total de las masas salariales recalculadas conforme a lo establecido en el apartado (b) es superior al total de las masas salariales según lo establecido en el apartado (a), procederá un pago único igual a la diferencia entre ambas.

El reparto de dicho pago único se realizará de común acuerdo entre ambas partes.

Lo previsto en los párrafos anteriores, para garantizar el mantenimiento de la capacidad adquisitiva adquirida en virtud de este convenio, será aplicable exclusivamente para el ejercicio de 2026, en los términos indicados. En ningún caso estas previsiones serán de aplicación durante el periodo de ultra actividad del convenio.

Artículo 132 bis. *Retribución flexible.*

Existe un sistema de retribución flexible para los pilotos de la compañía, por medio del cual aquellos que lo deseen podrán, mediante la firma de acuerdo con la empresa, sustituir parte de su retribución bruta por la elección de diferentes retribuciones en especie de entre las que sean ofrecidas por la empresa dentro de su Política General de Retribución Flexible. En todo caso, la sustitución de retribución dineraria por retribución en especie no podrá superar los límites legales.

CAPÍTULO VIII

Atenciones sociales

Artículo 133. *Principios generales.*

Informadas por el principio de solidaridad, las obras sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, recreativas y deportivas, financiación de vehículos, becas o ayudas a estudios, etc.).

Artículo 134. *Fondo solidario.*

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

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

Artículo 135. *Envera.*

Se establece una cotización por los pilotos a Envera, Asociación de Empleados de Iberia Padres de Personas con Discapacidad, de 1,00 por 100 del sueldo base por piloto y mes.

Artículo 136. *Gestión obras sociales.*

La gestión de las Obras Sociales se hará a través de los órganos existentes con participación de la Representación de los pilotos, y de acuerdo con lo establecido en el anexo 3.

Artículo 137. *Vestuario.*

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

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

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

CAPÍTULO IX

Seguridad social complementaria y fondo social de vuelo

Artículo 138.

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

En base a lo anterior:

La seguridad social complementaria se rige por las normas establecidas en el anexo 8.

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

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y sobre la base de cálculo que figura en el anexo 1, F.

A los efectos anteriormente citados, no procede cotización alguna para el nivel 11.

Esta cotización supone el 4,7 por 100 para cada una de las partes sobre la base de cálculo mencionada.

Durante el tiempo que los pilotos entre 60 y 65 años de edad continúen en el servicio activo de vuelo se mantiene la cotización según lo indicado en los párrafos precedentes.

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 de fracciones que representen, al igual que ocurre con los restantes colectivos.

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

Una vez denunciada la póliza del vigente Concierto Colectivo de Vida, Iberia y Sepla negociarán conjuntamente la póliza que la sustituye.

Los pilotos que continúen en el servicio activo en vuelo entre los 60 y los 65 años de edad seguirán abonando a su cargo el 40% de la prima que les corresponda en cada momento por su nivel y la compañía seguirá abonando el 60% restante. Adicionalmente, y exclusivamente por dichos pilotos, abonará a su cargo una prima anual de 1.200 Euros por piloto, que se destinará a asegurar la contingencia de pérdida de licencia. A partir de la fecha de cese en el servicio activo en vuelo de estos pilotos cesará la cotización del trabajador y de la compañía.

3. Iberia se compromete a respetar la decisión que la representación de los pilotos adopte de mantenerse total o parcialmente en Loreto Mutua o constituir su propio Fondo Mutual, así como las condiciones económicas o normativas que se pacten, que partirán como mínimo de las existentes, sin que ello implique un coste mayor para Iberia.

4. La compañía Iberia y los pilotos acuerdan cotizar un 1% cada una de las partes, sobre la base de cálculo que figura en el anexo 1, F al Fondo Mutual constituido por los Representantes pilotos.

Adicionalmente, la compañía cotizará un 7,9% sobre la Base de cálculo mencionada. A los efectos anteriormente citados, no procede cotización alguna para el nivel 11.

Durante el tiempo que los pilotos entre 60 y 65 años de edad continúen en el servicio activo de vuelo, la cotización al Fondo Mutual se efectuará en los términos previstos en los párrafos precedentes.

Asimismo, la compañía cotizará a este fondo por los pilotos que pasen a la reserva, y hasta que cumplan los 65 años, en la misma proporción que por los pilotos en activo y en los mismos términos expuestos en los párrafos precedentes. La cotización se realizará sobre la base de cálculo del nivel que tuvieran en el momento de cumplir 60 años o a la fecha de pase a la situación de reserva si ésta se produce con posterioridad, actualizándose la misma anualmente de acuerdo con las tablas salariales vigentes.

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

En los supuestos de acceder a la jubilación antes de cumplir los 65 años de edad y hasta dicha edad se mantendrán las cotizaciones anteriormente citadas y en los términos que se contemplan para la situación de reserva, por la póliza actualmente vigente o por cualquier otra que pueda suscribirse en un futuro.

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

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

Artículo 139. *Enfermedad fuera de base.*

a) Tripulante con estancia menor de 60 días:

Para el personal que se halle en situación de servicio, comisión de servicio y destacamento inferior a 60 días fuera del territorio español, cualquier accidente o indisposición de salud, ocurrida fuera de base, siempre que el desplazamiento sea con motivo u ocasión del trabajo, será atendido técnica y económicamente por la compañía. Para ello se facilitará y mantendrá al día un procedimiento de contacto con el sistema asistencial adecuado.

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

b) Tripulante con estancia igual o mayor a 60 días y familiares en todos los casos:

Para el personal que se hallen en situación de destacamento de 60 o más días o destino y sus familiares, así como para los familiares de los tripulantes en situación de servicio, comisión de servicio y en destacamento inferiores a 60 días, fuera del territorio español, y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de convenio firmado por los dos estados, se hará cargo la compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo los casos en que los servicios médicos de la compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

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

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

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

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

La edad límite para el cese en los servicios de vuelo de los tripulantes pilotos será la de 65 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 55 años el piloto podrá solicitar voluntariamente su pase a la situación de Rescisión 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 65 años de edad, en los términos regulados en el anexo 2.

Para aquellos pilotos que no hubieran optado por la opción anterior, al cumplir los 60 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 65 años o edad inferior que se determine por la Seguridad Social Nacional para tener opción a la jubilación con plenitud de derechos, salvo lo establecido en el párrafo siguiente.

Los pilotos en activo en vuelo que cumplan la edad de 60 años, deberán comunicar a la empresa, con un preaviso mínimo de 9 meses de antelación a la fecha de cumplimiento de los 60 años de edad, su opción por alguna de las alternativas previstas en el anexo 2 del presente convenio colectivo, quedando la empresa obligada a aceptarlo.

En el caso de que el piloto no optase en el plazo señalado por alguna otra alternativa de las señaladas anteriormente, continuará en el servicio activo de vuelo con actividad al 100%.

CAPÍTULO X

Transportes

Artículo 141. *Transportes.*

a) Madrid.

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

Los acogidos al régimen de recogida vigente en la actualidad podrán utilizar el citado servicio de recogida para desplazarse al centro de trabajo de La Muñoza para realizar un curso o pasar el reconocimiento médico preceptivo.

Para aquellos pilotos acogidos al servicio de recogida que tengan que desplazarse al centro de trabajo de Madrid Ciudad (NEO) para asistir a un curso, la compañía podrá optar entre facilitarles el servicio de recogida o abonarles una indemnización de 24 euros.

Se incorpora al convenio el contenido del Acta de 14 de abril de 2016 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio.

b) Delegaciones.

A los pilotos con base en delegaciones o que se encuentren en una de ellas con motivo de servicio, se les facilitará el transporte desde el aeropuerto a la ciudad y

viceversa, por el sistema de recogida y distribución, hasta el alojamiento en el sitio donde se encuentren.

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

Artículo 142. *Renuncia a la recogida.*

La empresa ofrecerá a todos los pilotos una indemnización individual compensatoria del régimen de transporte colectivo en la base actualmente en vigor, y que abarcará globalmente y en su conjunto, todos los gastos en que puedan incurrir los tripulantes en sus desplazamientos desde el domicilio al aeropuerto y viceversa, incluso por razón de asistencia a cursos, reconocimientos médicos, instrucción en simuladores, trabajos en tierra, etc.

La indemnización por piloto que voluntariamente se acoja, con renuncia a dicho régimen de transporte colectivo queda fijada en las cuantías establecidas en el Anexo 4, V, actualizándose con efectos de 1 de enero de cada año según IPC.

No obstante lo anterior, y de manera excepcional:

– Hasta el 31 de diciembre de 2023 las cantidades a abonar por este concepto serán las previstas en el anexo 4, V.

– A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

El tripulante podrá acogerse a la recogida o renunciar a la misma en el caso de cambio de domicilio o de flota. Asimismo el tripulante podrá cambiar de situación si lo solicita antes del 31 de octubre de cada año, y que se iniciará a partir de primero de febrero del año siguiente, comprometiéndose a permanecer en la nueva situación durante un período de 12 meses, como mínimo.

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

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

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

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

Al regreso a la base principal, el piloto continuará en las condiciones que tuviere anteriormente.

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

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

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

Artículo 143. *Accidentes «in itinere».*

A los efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere» la compañía autoriza a los pilotos que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la compañía

reflejados en este capítulo, a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la compañía en cuanto a:

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

CAPÍTULO XI

Billetes de empleados

Artículo 144. *Concesiones a los pilotos.*

La concesión de billetes a los pilotos quedará sujeta a las siguientes normas:

1. El piloto titular disfrutará de 8 segmentos free con reserva (ID00R1) al año y billetes free sin reserva (ID00R2), sin limitación de número, desde el momento de la contratación, en la red nacional o europea, y al cumplir seis meses de su ingreso en la compañía, en la totalidad de la red.

Adicionalmente, podrá disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número, a partir de los seis meses de su ingreso en la compañía.

2. Un billete free adicional de ida y vuelta con reserva de plaza (ID00R1), en caso de fallecimiento fuera del lugar de residencia del piloto, del cónyuge o pareja de hecho, padres, hijos o hermanos, incluso parentesco político, al aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento (en caso de ser pilotos casados, tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge).

Estas concesiones, en sus mismos términos, se harán extensivas a las parejas de hecho reconocidas por la empresa.

3. Billetes free adicionales de ida y vuelta hasta un máximo de dos, de los cuales uno será gratuito con reserva (ID00R1), en caso de enfermedad grave, o que se requiera atención personal médica certificada, de un piloto tratado por el médico de la compañía, que le controle fuera de su residencia habitual, con ocasión de servicio. Esta concesión se refiere a los familiares que deban atenderle.

Estas concesiones, en sus mismos términos, se harán extensivas a las parejas de hecho reconocidas por la empresa.

4. Billetes free adicionales con reserva (ID00R1) comprensivo de hasta 4 segmentos, en caso de matrimonio, para pilotos y su cónyuge, sin época restrictiva, ni limitación de redes a que se refiere el punto 1 de este artículo, ni la limitación establecida en el punto 10 del artículo 146.

5. Un billete free adicional con reserva (ID00R1) para su cónyuge y para cada uno de los hijos en los casos en los que los pilotos deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Noche Vieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la compañía.

Estas concesiones, en sus mismos términos, se harán extensivas a las parejas de hecho reconocidas por la empresa.

En el caso de los pilotos sin beneficiarios, la compañía facilitará 2 billetes gratuitos con reserva (ID00R1) para los padres y/o hermanos.

No obstante lo estipulado en los párrafos anteriores, si en el momento del hecho causante, el piloto tuviera incluidos en la concesión genérica a beneficiarios distintos del cónyuge e hijos, esta concesión pasará a los beneficiarios incluidos en dicho apartado.

A este respecto, se considera que pasan fuera de su residencia las fiestas, aquellos tripulantes que realicen vuelos cuya actividad aérea, según lo recogido en el art.60, comprenda total o parcialmente desde las 12:00 del día 24 de diciembre hasta las 20:00

del día 25 en Fiestas de Navidad y desde las 12:00 del día 31 de diciembre hasta las 20:00 del día 1 de enero en Fin de Año, a excepción de las series de servicios que no incluyan pernocta en ningún momento de la misma.

Del mismo modo, se considerará que se encuentran dentro del concepto «pasar fuera de su residencia las fiestas» aquellos pilotos que, si bien no tengan actividad aérea durante el periodo señalado anteriormente, tengan que pernoctar fuera de su base los días 24 o 31 de diciembre por necesidades del servicio.

6. Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes que se acuerden con otras compañías, para el personal de las mismas, en régimen de reciprocidad, serán de aplicación a los pilotos.

7. En los casos de empleados consortes -o los reconocidos como pareja de hecho por la empresa-, los derechos que a ambos cónyuges les correspondieran serán individualizados, es decir, podrá haber duplicidad de beneficios en los casos en que los cónyuges sean empleados de la compañía.

Sin embargo, quedan exceptuadas las concesiones que se especifican en este artículo, puntos 2.-,3.-y 4.-.

Artículo 145. *Concesiones a los beneficiarios.*

Se distinguen dos tipos de concesión en función de los requisitos exigidos a los beneficiarios en cada una de ellas:

- Concesión genérica (IB-49).
- Concesión adicional a familiares (IBF-49).

Se podrán realizar cambios de beneficiarios en cualquier momento, siempre y cuando hayan transcurrido al menos 6 meses desde el último cambio de ese beneficiario, surtiendo efectos de manera inmediata.

La concesión de billetes a los beneficiarios 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 a continuación:

- Concesión genérica: en las mismas condiciones que el piloto titular.
- Concesión adicional a familiares: al cumplir seis meses desde el ingreso del piloto en la compañía.

a) Concesión genérica (IB-49).

Dentro de esta concesión, el piloto podrá designar los siguientes beneficiarios:

- Hijos, con independencia del número, con los requisitos establecidos en el artículo 146.4, y
- Dos beneficiarios de libre designación, sin que ninguno de los mismos tenga que cumplir ningún requisito de parentesco.

Los derechos de los beneficiarios de los pilotos son los siguientes:

1. Para los hijos solteros que convivan con el piloto y dependan económicamente de él: 8 segmentos free con reserva (ID00R1) al año.
2. Para los dos beneficiarios de libre designación: 8 segmentos free con reserva (ID00R1), más 4 segmentos free sin reserva (ID00R2) al año.

Adicionalmente, los beneficiarios de los puntos 1 y 2 anteriores, podrán disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número, a partir de los seis meses del ingreso del piloto en la compañía.

3. 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 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.

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

En los supuestos en que la unidad familiar deje de existir por separación, divorcio o cualquier otra circunstancia establecida por la ley, salvo por fallecimiento, se perderá el derecho que aquí se establece.

Lo indicado en los párrafos anteriores será extensivo a las parejas de hecho reconocidas por la empresa. Las concesiones se mantendrán mientras permanezca estable la pareja y desaparecerán en el caso de fallecimiento del piloto.

5. Los hijos de los pilotos fallecidos tendrán los mismos derechos, en cuanto se refiere a billetes free o con descuento, que los beneficiarios de los pilotos jubilados.

6. Adicionalmente, los padres que convivan y dependan del piloto disfrutarán de 8 segmentos gratuitos con reserva (ID00R1) al año.

b) Concesión adicional a familiares (IBF-49).

Aquellos pilotos en activo, con más de seis meses de trabajo efectivo en la empresa, incluido los pilotos con pérdida de licencia de vuelo, que no se encuentren en situación de reserva, podrán designar un máximo de tres beneficiarios, según lo establecido a continuación:

1. Podrán incluirse como beneficiarios de esta concesión adicional los familiares hasta el tercer grado. Se entienden como tal los padres, hijos, hermanos, nietos, abuelos, bisabuelos, biznietos, tíos y sobrinos, incluso parentesco político tanto del titular como de su cónyuge o pareja de hecho. Se hace extensiva esta concesión a los cónyuges, no progenitores, del padre o la madre, tanto del titular como del cónyuge o pareja de hecho y a las parejas de hecho de los familiares de primer y segundo grado reconocidos por el empleado, siempre que estén reconocidas como tal por la empresa.

2. Se concede un cupo conjunto de 6 trayectos anuales, sin reserva (ID00R2), en clase económica, a repartir entre los beneficiarios designados conforme a lo establecido en el punto anterior, siendo responsabilidad del empleado su control.

Estos seis trayectos de que consta el cupo anual habrán de repartirse entre los referidos parientes, pudiendo ser disfrutados por cualquiera de ellos.

Adicionalmente, estos beneficiarios podrán disfrutar de billetes zonales en Iberia, sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número, a partir de los seis meses del ingreso del piloto en la compañía.

3. Se admite que, cuando partiendo del lugar de destino del titular y regresando al mismo, sea imprescindible más de un cupo para realizar el viaje, por no existir línea directa en frecuencia semanal, los trayectos de enlace necesarios no se computarán a efectos del cupo conjunto de seis trayectos que como máximo comprende el cupo anual, quedando claro que esta consideración de conexión solo se considerará como tal si se ha utilizado en el primer vuelo disponible y continuando viaje antes de las 24 horas siguientes.

C) Cupo Tao.

Adicionalmente, se añaden 25 trayectos sin reserva al año (ID00R2), en clase business o turista, para el conjunto de los beneficiarios indicados anteriormente en los apartados A) y B) de este artículo, a repartir por tanto entre los mismos.

D) UM.

En caso de que uno de los beneficiarios sea un menor de edad que no viaje acompañado por un adulto, el titular podrá contratar el servicio de UM para el menor que utilice uno de los billetes a los que tenga derecho como beneficiario, aplicándose lo siguiente:

- Hasta los 12 años del menor- sin coste alguno.
- A partir de 12 años- el titular tendrá derecho a un 50% de descuento sobre el precio oficial de venta al público.

Este beneficio se aplicará en los vuelos de Iberia, no incluyendo vuelos de Iberia Express, Level ni Air Nostrum.

Artículo 146. *Normas comunes.*

1. La utilización de estos trayectos será única y exclusivamente para viajes de carácter personal, no pudiéndose hacer uso comercial ni obtener ningún tipo de beneficio económico o lucro con los mismos.

2. A los efectos de lo recogido en este capítulo, tendrán la misma consideración la inscripción como pareja de hecho que la situación de convivencia marital.

En este sentido, para el reconocimiento de la pareja de hecho se deberá justificar fehacientemente la constitución de la misma mediante certificado de inscripción en el Registro de Uniones de Hecho. En caso de la convivencia marital se requerirá certificado que justifique la convivencia marital con el titular durante 2 años.

3. Los billetes recogidos en el artículo 144 y en la concesión genérica del artículo 145. A) serán de utilización en clase turista o business:

a) Los billetes free ID00R1 y zonales con reserva de plaza (Z1) pueden ser emitidos en clase business o turista, según petición del empleado.

b) Los billetes free ID00R2 sin reserva de plaza pueden ser emitidos en clase business o turista, según petición del empleado.

c) Los billetes zonales Iberia sin reserva de plaza (Z2) solo pueden ser emitido en clase turista.

d) A los efectos de este apartado 3, en caso de que el avión opere sin clase business, pero sí con clase turista premium, la referencia a clase business se entenderá hecha a clase turista premium.

4. Para tener derecho a billetes free o con descuento para los hijos y padres, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependan económicamente del beneficiario, así como que conviven con éste en los casos en que la convivencia sea también exigible.

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

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, cuando el billete sin reserva de plaza se inicie y finalice en el lugar de residencia habitual del titular y sea imprescindible la utilización de más de un cupón de vuelo para realizar el viaje, por no existir vuelos que permitan realizarlo con uno solo, los segmentos necesarios para enlazar desde el punto de salida con el final de trayecto y regreso, no serán computados a efectos de limitación de su cupo anual.

Al transporte de pilotos y beneficiarios 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 free 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.

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

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

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

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

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

Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza, serán condiciones indispensables el disfrute de las vacaciones anuales y tener un justificante del Gestor de Flota correspondiente, donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

7. Los billetes free o con descuento obtenidos por los pilotos o beneficiarios dentro del año natural tendrá como límite de validez la fecha de 31 de enero del año siguiente a su emisión, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizarán en la fecha que terminen los mismos.

8. Todos los billetes free u otros de descuento de empleados recogerán en su emisión, una cantidad a tanto alzado que contemple las diferentes tasas gubernamentales (tasas de seguridad aeroportuarias, servicio aeropuertos, tránsitos, etc.) establecidos en cada país, así como las establecidas en convenio colectivo.

La emisión, con un precio único en función de la clase para la que se emite el billete, Turista o Business, se hará en función de las rutas, revisándose anualmente de acuerdo con las variaciones medias aplicables en los diferentes itinerarios de cada zona afectada.

Los billetes estarán sujetos al pago de las correspondientes tasas por segmento o cupón de vuelo, que se comunicarán anualmente a la Sección Sindical de Sepla en Iberia.

A partir del 1 de febrero de cada año, se actualizarán las tasas citadas anteriormente.

La compañía reducirá un porcentaje del precio a pagar según lo establecido en párrafos anteriores y el apartado 11 de este artículo, por los billetes free sin reserva (ID00R2) a los que da derecho el convenio colectivo, de modo que la compañía reducirá un 50% el precio para los billetes de la red nacional y europea y un 90% el precio para los billetes en el resto de la red. En el caso de los billetes con descuento sin reserva (Z2), la compañía reducirá el precio en un 25%.

9. En la concesión de billetes gratuitos con reserva de cupo anual a los pilotos y los beneficiarios contemplados en el artículo 145, A), quedan suprimidas todo tipo de reservas durante los períodos que a continuación se determinan:

25 de junio a 5 de septiembre, ambos inclusive.

20 de diciembre a 9 de enero, ambos inclusive.

7 días antes del lunes de Pascua hasta 2 días después.

No obstante lo indicado anteriormente, podrán utilizar dos segmentos en cada época restrictiva. La utilización de esta reserva está condicionada a que el titular tenga asignadas vacaciones reglamentarias por un periodo no inferior a 7 días naturales y que coincidan en todo o en parte con el periodo restrictivo en que se pretenda la reserva.

Quedan exceptuados de lo regulado en el apartado los billetes zonales en Iberia con reserva de plaza (Z1).

10. Las tasas de emisión contempladas en el punto 8, así como la supresión de todo tipo de reservas durante los períodos indicados en el punto 9, serán de aplicación a cualquier billete free 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.

11. Tarifas zonales IB Espacio Confirmado (Z1): abonando estas tarifas se podrá viajar en cualquier época del año con reserva de plaza.

Tarifas zonales IB sin Espacio Confirmado (Z2): abonando estas tarifas se podrá viajar en cualquier época del año sin reserva de plaza.

La emisión con estas tarifas en la clase business o turista, según corresponda, se hará en función de las rutas o mercados, revisándose anualmente de acuerdo con las variaciones medias aplicables en los diferentes itinerarios de cada zona afectada. La compañía actualizará, en su caso, y publicará estas tarifas una vez al año, entrando en vigor el 1 de febrero de cada año. En los cálculos de estas tarifas están incluidas las tasas unificadas descritas en el punto 8.

12. En la implantación de nuevos destinos y durante los dos primeros años de operatividad, no se aceptarán reservas de billetes free con espacio confirmado.

13. Se crea una comisión que analizará las distintas incidencias ocurridas en materia de billetes, así como otra serie de medidas en materia de billetes que no supongan un coste para la compañía. Esta comisión se reunirá con periodicidad trimestral.

Artículo 147. *Equipajes.*

Los pilotos y sus beneficiarios tendrán derecho a una franquicia de equipaje, tanto en clase turista como en clase business, máxima de 2 piezas de hasta 23 kg cada una, por persona.

Se exceptúa la clase business de la red de vuelos de Largo Radio, en la cual la franquicia de equipaje será de 3 piezas de hasta 23 kg cada una por persona.

En el caso de equipajes especiales se aplicarán los siguientes beneficios:

– Material deportivo. Se podrá intercambiar una de las piezas a las que se tenga derecho según lo establecido anteriormente por la facturación de una pieza de material deportivo.

– Animales y armas. Se aplicará un descuento del 50% sobre la tarifa oficial de venta al público.

Los beneficios sobre equipajes especiales descritos anteriormente se aplicarán en los vuelos de Iberia, no incluyendo vuelos de Iberia Express, Level ni Air Nostrum.

Artículo 148. *Destacamentos.*

En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en la situación de destino, la compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito con reserva (ID00R1) para los familiares del tripulante incluidos en el artículo 145 y un empleado/a de hogar o similar incluida en el Régimen Especial de Empleados de Hogar de la Seguridad Social.

Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete para otro empleado/a de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Régimen Especial de Empleados de Hogar de la Seguridad Social, siendo este segundo billete gratuito sin reserva (ID00R2).

Artículo 149. *Pilotos con pérdida de licencia, jubilados/as, viudos/as y huérfanos/as, escala de reserva y rescisión especial.*

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

A los pilotos que se encuentran en las situaciones de Reserva y Rescisión Especial, mientras se encuentren en estas situaciones, les serán de aplicación –en materia de billetes– las mismas condiciones que al personal jubilado.

A los pilotos jubilados o incapacitados para todo tipo de trabajo les serán de aplicación lo establecido a continuación, si en el momento del hecho causante que da derecho a las prestaciones correspondientes están sujetas al convenio colectivo en vigor:

– Beneficiarios:

- Cónyuge/pareja de hecho.
- Podrán nombrar dos beneficiarios adicionales de libre designación, sin que ninguno de los mismos tenga que cumplir ningún requisito de parentesco.
- Hijos, con independencia del número, con los requisitos establecidos en el artículo 146.4. Podrán disfrutar de 8 segmentos free con reserva (ID00R1) al año. Adicionalmente, podrán disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número.

– El titular y los beneficiarios podrán disfrutar de los siguientes billetes: 8 segmentos gratuitos con reserva (ID00R1) al año, más 4 segmentos free sin reserva (ID00R2) al año. Adicionalmente, podrá disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número.

A los cónyuges o parejas de hecho sobrevivientes que figuraran como beneficiarios del empleado fallecido en el momento del hecho causante, tendrán los siguientes derechos mientras no contraigan un nuevo matrimonio o tengan convivencia marital o de pareja de hecho con otra persona, momento en que perderán el derecho a la obtención de billetes:

– Se mantendrán los beneficiarios designados en el momento del fallecimiento del titular, en tanto en cuanto no sean modificados por el cónyuge o pareja de hecho sobreviviente y siempre y cuando éste sea uno de los beneficiarios.

– Si el cónyuge o pareja de hecho sobreviviente modificara el otro de los beneficiarios designados en el momento del fallecimiento, el nuevo beneficiario designado habrá de ser familiar de hasta tercer grado.

– El cónyuge o pareja de hecho y el beneficiario que designe podrá disfrutar de los siguientes billetes: 8 segmentos gratuitos con reserva (ID00R1) al año, más 4 segmentos free sin reserva (ID00R2) al año. Adicionalmente, podrá disfrutar de billetes zonales en Iberia, con reserva de plaza (Z1), así como zonales en Iberia sin reserva de plaza (Z2), sin limitación de número.

En caso de que el cónyuge o pareja de hecho sobreviviente no figurara como beneficiario del empleado fallecido en el momento del hecho causante, tendrá derecho a ocupar un puesto como beneficiario, debiendo de realizar los cambios necesarios en caso de superar el número de beneficiarios permitido según lo establecido en los apartados anteriores.

Asimismo, los huérfanos solteros podrán disfrutar de los mismos billetes que el personal jubilado, y mantendrán este derecho hasta que desempeñen un trabajo remunerado cuyas retribuciones sean iguales o superiores al salario mínimo interprofesional o cambien su estado civil. En todo caso perderán este derecho al cumplir los 26 años.

Artículo 150.

Las concesiones en materia de billetes recogidas en este convenio colectivo, se entiende que son exclusivamente en vuelos operados por Iberia, quedando excluidos

cualesquiera otros que, bajo código Iberia, sean operados por otras compañías Aéreas en virtud de contrato de franquicia, acuerdo comercial de códigos compartidos o, cualquier otro en virtud de cual sea la otra compañía la que asuma el riesgo y ventura de la operación.

No obstante lo anterior, en las rutas operadas por Iberia Express será posible emitir billetes free sin reserva (ID00R2), en las mismas condiciones recogidas para estos billetes en este Capítulo y computándose dentro del límite máximo de billetes free sin reserva establecido en el mismo.

CAPÍTULO XII

Prevención laboral

Artículo 151. *Principios generales.*

Iberia considera que la prevención de posibles daños para las personas, sean trabajadores, proveedores o clientes, constituye al menos un objetivo tan importante y prioritario como cualquier otro que pueda definirse para su gestión empresarial.

Base de tal planteamiento lo constituyen:

Un Servicio de Prevención propio, como consultor, impulsor y verificador de las políticas, criterios y medidas apropiadas.

Una clara definición de la responsabilidad a lo largo de la estructura organizativa para llevar a buen término la ejecución de la actividad preventiva.

Un marco de formación e información a mandos y trabajadores adecuado y continuado.

El cumplimiento de la normativa que se deriva de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, asegurará una línea de actuación correcta que deberá seguir toda la organización.

Respetar los cauces de participación establecidos por la Ley, en un ambiente profesional y positivo, tanto por los Representantes de los tripulantes pilotos como por los distintos niveles de Mando de la Organización, deberá contribuir a la búsqueda de soluciones apropiadas para los problemas que puedan presentarse.

Iberia realizará en todo momento las actuaciones que propicien la coordinación de actividades empresariales exigida por la Ley en los centros de trabajo y en sus proveedores, colaborando en la medida de sus posibilidades en la prevención mutua de los riesgos para la salud.

A través de estos compromisos, la Dirección de Iberia quiere manifestar su gran interés y preocupación por la reducción máxima de la accidentalidad y enfermedad profesional, en el convencimiento de que los riesgos son evitables mediante la aplicación de la política preventiva definida. La Representación de los tripulantes pilotos impulsará entre sus representados una actitud positiva en el cumplimiento de las obligaciones que emanan de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Artículo 152. *Compromisos básicos.*

La empresa se compromete a integrar la prevención de riesgos laborales en el conjunto de sus actividades y disposiciones, tanto en procesos técnicos, de organización del trabajo y de condiciones de trabajo, como en la línea jerárquica de la empresa, incluidos todos los niveles de la misma, dotando a los tripulantes pilotos de las necesarias medidas preventivas. Adoptando medidas que antepongan la protección colectiva a la individual, ordenando su uso correcto y, vigilando el cumplimiento correcto de las medidas de prevención.

La responsabilidad por las condiciones de salud y seguridad en el trabajo corresponderá a los Jefes respectivos, de acuerdo y en los términos que establece la legislación vigente y normas internas.

A los efectos del presente convenio, y sujeto a la legislación vigente en cada momento, serán considerados daños derivados del trabajo en su aceptación legal de accidente laboral, cualquier alteración precoz de la salud o patología que, aun estando considerada como enfermedad común, por la acción de determinadas condiciones de trabajo adoptan causalidad laboral o se agravan con el trabajo.

El ámbito de aplicación será para todos los tripulantes pilotos de la empresa sea cual sea su modalidad de contrato y dentro del territorio nacional.

Fuera de España, y para los tripulantes sujetos al presente convenio colectivo, se intentará hasta donde sea posible que los trabajos se realicen de acuerdo con la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, si bien se tendrán en cuenta las limitaciones que puedan surgir como consecuencia de las normas oficiales locales.

Artículo 153. *Normativa.*

En cuantas materias afecten a la seguridad y salud de los Trabajadores, se estará sujeto a los preceptos establecidos por la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, de 08.11.95, y por cuantas Disposiciones complementen y desarrollen la misma o aquellas cuya promulgación sustituyese a éstas.

En tanto en cuanto el Estado español transponga las diferentes Directivas Comunitarias, y teniendo en cuenta su transposición obligatoria, aquellas que lo hayan sido serán tenidas en cuenta en el Procedimiento de evolución de riesgos.

En las Evaluaciones de Riesgos y estudios que se realicen, se estará a lo indicado en el Artículo 5 del Reglamento de los Servicios de Prevención o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

Se procurará comparar entre varios criterios, aplicando siempre el más favorable desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales.

Artículo 154. *Plan de Prevención.*

El Plan de Prevención se basa en los siguientes objetivos:

Establecimiento de una política de prevención de riesgos eficaz e integrada a todas las acciones que se desarrollen en la empresa.

Fomentar e impulsar el interés por la Prevención de Riesgos Laborales a través de planes formativos en todos los niveles de la empresa.

Prevenir los riesgos en el puesto de trabajo.

La empresa elaborará el Plan de Prevención siguiendo los principios explícitamente señalados en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales o norma cuya promulgación sustituyese a ésta, prestando especial atención a los factores que puedan afectar más concretamente a los tripulantes pilotos en el desarrollo de su trabajo.

El Plan de Prevención se llevará a efecto según lo estipulado en el Artículo 9 del Reglamento de los Servicios de Prevención o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

Artículo 155. *Consulta y participación.*

La participación de los Representantes de los tripulantes pilotos se llevará a efecto en la forma y términos señalados en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

En el Comité de empresa de Vuelo se decidirá el número de Delegados de Prevención que corresponden a los tripulantes pilotos, decidiendo dicho Comité los nombres en base a que sean Representantes Electos o Delegados Sindicales.

La empresa deberá proporcionar a los Delegados de Prevención los medios de formación en materia preventiva que resulten necesarios para el ejercicio de sus funciones.

En el único caso de que el Comité de Empresa de Vuelo no designe como Delegados de Prevención a Representantes de los pilotos, habiendo presentado

candidatos, la compañía se compromete a tratar los temas específicos que afecten al colectivo de pilotos con sus Representantes. Las decisiones que resulten de ello tendrán para ambas partes los mismos efectos que si hubiesen sido acordadas en el seno del Comité de Seguridad y Salud.

Artículo 156. *Servicio de Prevención.*

El Servicio de Prevención se regirá por lo establecido al efecto en la legislación vigente, y contará con los medios adecuados a las características de la empresa

La compañía está obligada a la vigilancia periódica del estado de salud de los tripulantes pilotos, aun cuando haya finalizado su relación laboral con la misma, en los supuestos contemplados en la legislación vigente en cada momento.

Se establecerán los medios propios o concertados que garanticen el cumplimiento de las funciones del Servicio de Prevención.

El Servicio de Prevención establecerá las normas específicas por las que se deberán regir las condiciones de limpieza de los lugares de trabajo y descanso y los estudios epidemiológicos que permitan detectar patologías relacionadas con el trabajo.

La información que obre en poder del Servicio de Prevención en relación con el estado de salud de los tripulantes pilotos, estará sujeta a las normas de confidencialidad vigentes.

Artículo 157. *Evaluación de Riesgos.*

La Evaluación de Riesgos y su revisión periódica la llevará a cabo el Servicio de Prevención, de acuerdo al Procedimiento consensuado en el Comité de Seguridad y Salud de Vuelo.

Se llevará a cabo una nueva evaluación de riesgos, siempre que se den las circunstancias señaladas en el Artículo 6 del Reglamento de los Servicios de Prevención o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

Artículo 158. *Comité de Seguridad y Salud de Vuelo.*

El Comité de Seguridad y Salud se reunirá bimestralmente y, siempre que las circunstancias así lo requieran, a petición de cualquiera de las partes, siempre de acuerdo con el Reglamento de Régimen Interno vigente.

El Presidente del Comité de Seguridad y Salud será nombrado directamente por la empresa. Deberá ser una persona con una cualificación suficiente y adecuada, que se sienta identificado con una especial sensibilidad en materia de prevención de riesgos laborales.

Las competencias y facultades del Comité de Seguridad y Salud, serán las que establezca la propia Ley de Prevención de Riesgos Laborales o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

En su seno, se debatirán los asuntos que corresponden al desarrollo del artículo 39 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, o de la norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

Según lo dispuesto en el Artículo 35, apartados 2 y 4, de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, los Delegados de Prevención serán designados por el Comité de empresa de Vuelo, entre sus miembros o entre los Delegados Sindicales.

Artículo 159. *Información.*

La empresa informará a todos los tripulantes pilotos sobre los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo, y sobre las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos y, en general, se estará a lo dispuesto en el Capítulo V de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

Artículo 160. *Riesgo grave e inminente.*

En este apartado se estará a lo dispuesto en el Artículo 21 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

En relación con tal artículo, deberá entenderse que la primera acción de un Delegado de Prevención será la de suspender temporalmente la actividad en tanto se hace cargo del problema un Mando de la empresa. Solamente si persiste la situación de riesgo tras su decisión, podrá actuarse de acuerdo con lo que literalmente establece el artículo citado.

En todos los casos, el/los Delegados de Prevención dejarán constancia escrita en el momento, de la justificación que existe para la medida adoptada, entregando el documento al Mando presente.

Deberán tenerse en cuenta las actuaciones previstas para los tripulantes pilotos por la normativa aeronáutica respecto a la protección de la salud e integridad física de las personas que viajan a bordo de una aeronave, ya que las mismas deben considerarse de prioridad superior a las que pudieran derivarse de la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Es decir, a estos efectos será de aplicación el Artículo 3, punto 2, de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales de forma similar a las personas a las que corresponden las funciones públicas que se señalan en el mismo.

Artículo 161. *Protección a la maternidad.*

En este apartado se estará a lo dispuesto en el Artículo 26 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, o norma cuya promulgación sustituyese a ésta.

Artículo 162. *Formación.*

La empresa se compromete a dar formación en materia preventiva a todos los tripulantes pilotos sobre la base de los riesgos detectados en las Evaluaciones de Riesgos.

La formación en materia de prevención se considerará actividad laboral, se impartirá normalmente dentro de los cursos de salvamento y no supondrá costo alguno para los tripulantes pilotos.

La empresa facilitará a la Sección Sindical del Sepla una copia de la documentación que el Servicio de Prevención considere necesaria para el adecuado conocimiento de los riesgos que afectan al trabajo de los tripulantes pilotos, con independencia de la documentación que debe tenerse a disposición de las Autoridades y que señala el Artículo 23 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

CAPÍTULO XIII

Régimen Disciplinario

I. *Disposiciones Generales*

Artículo 163. *Potestad disciplinaria.*

La potestad disciplinaria en la empresa se ejercerá por la Dirección en la forma que establecen las presentes Normas. El ejercicio de esta facultad comprende el conocimiento y, en su caso, sanción del incumplimiento laboral y contractual del trabajador, de acuerdo con la valoración de las faltas y sanciones previstas en las mismas.

Artículo 164. *Ámbito de aplicación.*

Las presentes normas son de aplicación a los tripulantes pilotos contratados en España, en todos y cada uno de los centros de trabajo que la compañía tiene establecidos y/o establezca en el futuro, dentro del territorio nacional.

Serán también de aplicación para aquellos tripulantes pilotos que contratados en España, presten sus servicios en delegaciones, destinos o dependencias de la compañía abiertas en el extranjero.

Artículo 165. *Competencia sancionadora.*

La Dirección de la empresa será competente para el conocimiento y, en su caso, sanción de las faltas cometidas por los tripulantes pilotos, a través de la Dirección de Personas, cualquiera que sea su grado y gravedad. En la imposición de sanciones de carácter leve será competente la persona de la Dirección de Personas que se designe. En la imposición de sanciones de carácter grave o muy grave serán competentes, conjuntamente, la persona de la Dirección de Personas designada y el Director de Operaciones o la persona de la Dirección de Operaciones que sea designada en ausencia justificada.

Cuando en cualquier ámbito organizativo de la compañía, (Manager, Senior Manager, Delegación, Director, etc.), se tenga conocimiento de un hecho que revista caracteres de falta laboral, lo pondrá en conocimiento inmediato de la Dirección de Personas, con relación circunstanciada de los hechos y las personas que en ellos hayan intervenido.

Artículo 166. *Requisitos formales.*

Será necesaria la instrucción de expediente disciplinario para el conocimiento y, en su caso, sanción por las faltas graves y muy graves.

El expediente disciplinario es la expresión escrita en que se fundamenta, documentalmente, el hecho denunciado como falta laboral o contractual y su calificación jurídica.

Artículo 167. *Tramitación del expediente disciplinario.*

1. Cuando un hecho pueda revestir indicios de constituir falta grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en este convenio colectivo, la Dirección de la empresa nombrará un Instructor y un Secretario.

2. El Órgano sancionador comunicará al interesado y a la Sección Sindical de Sepla en Iberia, la apertura del expediente y el nombre del Instructor y el Secretario.

3. Si el Instructor acuerda la tramitación del expediente Disciplinario, podrá practicar todas las diligencias que entienda oportunas para la averiguación de los hechos y formulará Pliego de Cargos en el que se concretarán los hechos en que se fundamenta el mismo y la calificación provisional de las faltas que de los mismos se pudieran deducir, notificándolo todo ello, tanto al expedientado, como a la Sección Sindical de Sepla en Iberia.

4. El expedientado y la Sección Sindical de Sepla en Iberia, una vez recibido el Pliego de Cargos, tendrán un plazo de 5 días hábiles para formular, si a su derecho conviniera, el correspondiente Pliego de Descargos en el caso del expedientado e informe la Sección Sindical. Dicho plazo será ampliado por cinco días más si el interesado lo solicita y se suspenderá durante el tiempo en que el expedientado se halle de vacaciones, permisos retribuidos o no o realizando una línea; en estos casos quedará paralizado, igualmente, el plazo de tramitación del expediente por el mismo periodo.

En el Pliego de Descargos el expedientado y en el informe la Sección Sindical, podrán aportar o proponer las pruebas que a su derecho convenga, debiendo el Instructor contestar a dicha proposición de pruebas indicando, si la respuesta es negativa, cual es la razón.

5. Una vez practicadas dichas, pruebas, el Instructor, y en el plazo máximo de 60 días desde la apertura del Expediente, deberá realizar la propuesta de resolución que considere oportuna. Dicha propuesta será remitida a la persona de la Dirección de Personas designada y al Director de Operaciones, los cuales resolverán el expediente para lo cual, deberán dictar la resolución oportuna en el plazo de 5 días hábiles, o bien, archivando el expediente sin imposición de sanción alguna, o bien procediendo a la sanción que corresponda conforme a la calificación de la falta, lo que deberá ser comunicado al expedientado.

6. El plazo de prescripción quedará interrumpido durante la tramitación del expediente disciplinario, que se inicia con el nombramiento de Instructor y finaliza en la fecha en que se emite la propuesta de resolución al órgano sancionador por parte de dicho Instructor.

Artículo 168. *Suspensión de empleo y sueldo.*

La compañía podrá decidir, durante la tramitación del expediente disciplinario, la previa suspensión de empleo y sueldo en aquellos supuestos de faltas muy graves en las que esté comprometida la seguridad aérea o cuando la conducta pueda constituir delito o falta, generar responsabilidad para la compañía o perjuicio irreparable para la misma.

Dicha suspensión tendrá una duración máxima de 30 días a contar desde el día siguiente en que los hechos fueron puestos en conocimiento del Órgano de Tramitación. No obstante, dicho plazo podrá prorrogarse si hay acuerdo con el expedientado en cuyo caso, el referido plazo tendrá la duración que se pacte.

El tiempo de duración de esta suspensión cautelar será computado como parte integrante de la sanción.

Artículo 169. *Registro.*

La Dirección de la compañía, a través de la Asesoría Jurídico Laboral, o del ámbito organizativo que en otro momento pueda designarse, llevará un registro de antecedentes disciplinarios, que estará a su cargo y bajo su cuidado, para lo cual se le deberán remitir, en el plazo más breve posible, por el Órgano que las haya acordado, copia de las resoluciones por faltas leves, graves o muy graves.

En el referido registro se inscribirán las sanciones impuestas a cada piloto de la empresa, con la indicación de la fecha de su imposición y demás circunstancias que pueda ser oportuno hacer constar.

En los casos en que así lo solicite el Órgano que instruya cualquier expediente disciplinario, el responsable del registro en cada momento, le remitirá certificado acreditativo de los antecedentes que, sobre cualquier empleado de la compañía, puedan existir en dicho Registro.

Artículo 170. *Antecedentes.*

Los antecedentes disciplinarios quedarán cancelados, a efectos de reincidencia, de forma automática, por el mero transcurso del tiempo sin nueva sanción, según la siguiente escala:

- a) Las faltas leves 6 meses.
- b) Las faltas graves 1 año.
- c) Las faltas muy graves 2 años.

II. Régimen sancionador

A) Calificación de los hechos

Artículo 171. *Faltas leves.*

Son faltas leves:

1. Tres faltas de puntualidad en la presentación de un tripulante piloto para realizar un servicio de vuelo o para la realización de cualquier actividad laboral en tierra en el plazo de un mes, si de ello no se derivan perjuicios para la compañía.
2. No comunicar con la antelación debida la falta de asistencia al trabajo por motivos justificados, salvo imposibilidad de hacerlo.
3. Abandono del puesto de trabajo sin causa justificada cuando no perjudique al ciclo productivo.
4. Descuidos en el empleo y la conservación de herramientas, materiales, documentos de servicio y locales.
5. La falta de aseo o limpieza en la persona o en el uniforme que no provoque quejas.
6. No comunicar a la empresa el cambio de domicilio o teléfono, tanto en la Base Principal como en las situaciones de destacamento, residencia o destino.
7. En caso de incapacidad temporal o enfermedad, la omisión del tripulante piloto de notificación a las Unidades o Departamentos designados al efecto, por cualquier procedimiento, su primera falta al trabajo salvo imposibilidad de efectuarla por si, o a través de otra persona.
8. Todos los actos no reiterados de descuido, negligencia y falta de compañerismo excusables.

Artículo 172. *Faltas graves.*

Son faltas graves:

1. Las faltas cometidas contra la disciplina en el trabajo o contra el respeto debido a sus superiores, compañeros o subordinados.
2. Más de 3 faltas de puntualidad en la presentación de un tripulante piloto para realizar un servicio de vuelo o para la realización de cualquier actividad laboral en tierra en el plazo de un mes, si de ello no se derivan perjuicios para la compañía.
3. La primera falta de puntualidad en la presentación de un tripulante piloto para la realización de un servicio de vuelo o realización de cualquier actividad laboral en tierra, cuando se deriven perjuicios para la compañía, salvo que se demuestre que es debida a causa no imputable al trabajador.
4. No comunicar con la antelación debida la falta de asistencia al trabajo, si la misma no está justificada.
5. La falta de asistencia de hasta 3 días al trabajo en un plazo de 30 días naturales sin causa suficiente y acreditada que lo justifique.
6. La falta de aseo o limpieza en la persona o en el uniforme del tripulante piloto que produzca quejas justificadas de los compañeros o superiores.
7. La no utilización reglamentaria del uniforme establecido o la falta de uso, de alguna prenda reglamentaria del mismo durante el desempeño de su trabajo.
8. El quebranto o violación de secretos o de información reservada, sin que se produzca grave perjuicio para la empresa.
9. La divulgación a personas ajenas a la compañía de la marcha interior de la misma cuando la difusión de esta información pueda causar daño o perjuicio a la misma.
10. Realizar durante el tiempo de trabajo, trabajos particulares.
11. Emplear para uso propio herramientas y equipos de la empresa, dentro y/o fuera del trabajo, sin autorización.

12. La inobservancia de las medidas de seguridad e higiene y salud laboral, cuando no se deriven de ellas daños graves para las personas o bienes de la compañía, o para los usuarios de los servicios de la misma.

13. Las de negligencia o descuido inexcusable en el desempeño de su trabajo.

14. La falta de atención y/o cortesía con el público no reiterada.

15. En lo que se refiere a los partes de baja, alta, y confirmación de incapacidad temporal o consulta médica, el incumplimiento de la obligación de comunicación y entrega a las Unidades o Departamentos designados al efecto en el plazo de 5 días si se trata de partes de alta/baja o 7 días, para los partes de confirmación, salvo que se trate de larga enfermedad y los partes de confirmación se emitan cada 15 días.

16. No estar localizado en situación de imaginaria, o en cualquier otra actividad asignada por la compañía.

17. El uso abusivo o indebido de billetes gratuitos y con descuento, así como su utilización para fines distintos a los establecidos para su concesión, por parte del tripulante piloto o de sus beneficiarios. A estos efectos, no tendrá la consideración de falta los excesos en el cupo anual, sin perjuicio del derecho de la compañía a descontar al trabajador, en su nómina, el importe de los billetes obtenidos en exceso.

18. Las riñas, alborotos o discusiones graves y notorias en acto de servicio.

19. Simular la presencia de un compañero al fichar o firmar la asistencia al trabajo. Esta sanción será extensiva al suplantado, si se prueba su participación en el hecho.

20. La reincidencia en las faltas leves aunque sean de distinta naturaleza.

Artículo 173. *Faltas muy graves.*

Son faltas muy graves:

1. La falta de asistencia de más de 3 días al trabajo, en un plazo de 30 días naturales, sin causa que lo justifique.

2. La embriaguez o toxicomanía habitual y la ocasional durante el tiempo de servicio.

3. El consumo de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes durante el periodo que se establece en la normativa aplicable anterior a la presentación para el comienzo de la actividad aérea, o al inicio de un período de imaginaria, así como su consumo durante el tiempo de trabajo.

4. El consumo, introducción o posesión en locales de la compañía de drogas, estupefacientes, así como la permanencia en el mismo en estado de intoxicación, o conducta afectada por dichas sustancias, y/o la tenencia o transporte de las mismas durante la actividad laboral valiéndose de su condición de empleado de la compañía.

5. Abandono del puesto de trabajo sin causa justificada, cuando perjudique al ciclo productivo.

6. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente, para sí o sus compañeros, o para los usuarios de la compañía.

7. Realizar trabajos para otra empresa, cuya actividad entre en competencia con Iberia L.A.E, S.A., sin autorización de la misma.

8. Los malos tratos de palabra, obra o falta grave de respeto y consideración a los jefes, compañeros y subordinados y/o a sus familiares.

9. La simulación de enfermedades o accidentes, o solicitar permiso alegando causa no existente, y otros actos análogos o semejantes que puedan proporcionar a la empresa una información falsa, y derive en perjuicios para la misma.

10. El quebranto o violación de secretos o de información reservada cuando se produzcan perjuicios para la empresa.

11. Realizar trabajos por cuenta propia o ajena, estando el trabajador de baja por enfermedad o accidente, siempre que los mismos resulten incompatibles con su condición de piloto o con la dolencia que padece. También se incluirá dentro de este apartado toda manipulación hecha para prolongar la baja

12. Originar riñas, discusiones o alborotos graves durante el tiempo de actividad laboral.
13. La inobservancia de las medidas de seguridad e higiene y salud laboral, cuando se deriven daños graves para las personas o bienes de la compañía, o para los usuarios de los servicios de la misma.
14. La falta de atención o cortesía con el público reiterada e inexcusable.
15. La aceptación de gratificaciones de cualquier tipo o forma, por o en asuntos relacionados con su empleo en la compañía.
16. El transporte subrepticio de cualquier objeto o mercancía, así como cualquier infracción de la legislación de Aduanas.
17. El abuso de autoridad.
18. Todo comportamiento o conducta en el ámbito laboral que atente contra el respeto de la intimidad y dignidad de la mujer o el hombre, mediante la ofensa física o verbal, incluidas las de carácter sexual. Si tal conducta o comportamiento se lleva a cabo prevaliéndose de una posición jerárquica, supondrá una circunstancia agravante de aquella.
19. Los actos que constituyan falta o delito según las leyes, realizados dentro de la empresa o fuera de ella, durante el desarrollo de la actividad laboral o utilizando la condición de empleado de la empresa.
20. La cesión de la tarjeta de billetes con descuento de la compañía, por el titular o sus beneficiarios, a personas no autorizadas para su uso, así como cesión, por los mismos, de billetes con descuento o sus tarjetas de embarque correspondientes a favor de otras personas.
21. La reincidencia en las faltas graves aunque sean de distinta naturaleza.
22. Cualquier otro incumplimiento de los especificados en el artículo 54.2 del Estatuto de los Trabajadores.

B) Sanciones

Artículo 174.

Las sanciones que podrán imponerse serán las siguientes:

- a) Por faltas leves:
 - Amonestación verbal.
 - Amonestación por escrito.
 - Suspensión de empleo y sueldo de 1 día.
- b) Por faltas graves:
 - Suspensión de empleo y sueldo de 2 a 15 días.
 - Inhabilitación para el uso de la tarjeta de billetes con descuento de la compañía, por un período de hasta 3 años.
- c) Por faltas muy graves:
 - Suspensión de empleo y sueldo de 16 a 60 días.
 - Inhabilitación indefinida para el uso de la tarjeta de billetes con descuento de la compañía.
 - Despido.

La sanción de inhabilitación para el uso de la tarjeta de billetes con descuento de la compañía, podrá ser impuesta sólo en los supuestos de faltas relacionadas con el uso irregular de billetes gratuitos o con descuento. En las irregularidades cometidas por los beneficiarios no será sancionado el tripulante piloto, titular del derecho, a menos que se pruebe su connivencia o participación en los hechos, produciéndose sólo la inhabilitación

del beneficiario sin que pueda ser sustituido por otro durante el tiempo al que se extienda la inhabilitación.

Disposición adicional.

Se acuerda la creación de una Comisión formada por cuatro miembros, dos designados por la Representación de los pilotos y otros dos por la Dirección de la compañía.

Esta Comisión, se reunirá con carácter semestral, a fin de analizar la política disciplinaria desarrollada en el periodo precedente, para lo que examinará el número de expedientes abiertos, las causas que los motivaron, la calificación de la falta y la resolución adoptada, emitiendo, en su caso, recomendaciones.

Disposición adicional primera.

En el supuesto en que por parte de Iberia Operadora se instase un expediente de inaplicación de este convenio de conformidad con la legislación vigente en cada momento, de no existir acuerdo expreso entre la compañía y la Sección Sindical del Sepla ni tampoco en la comisión de Interpretación y Aplicación del presente convenio, cualquiera de las partes podrá instar una mediación de duración no superior a 15 días.

Al efecto, una vez instada la mediación, se procederá al nombramiento, por mutuo acuerdo de las partes, de un mediador, en el plazo improrrogable de siete días. En caso de que no fuera posible llegar a un acuerdo sobre dicho nombramiento en el plazo establecido, la compañía y la Sección Sindical de Sepla tendrán un plazo adicional de dos días para presentar un listado con tres propuestas de mediadores, si alguno de los nombres propuestos coincidiera, dicha persona será designada como mediador. En el supuesto de que no coincida ningún nombre, se acepta que el mismo se realice libremente por la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social. Finalizada la mediación, las partes deberán expresar, en el plazo de tres días, su aceptación o rechazo de la propuesta del mediador. En caso que dicha propuesta no sea aceptada por ambas partes, continuará el procedimiento en los términos legalmente establecidos.

Por su parte y a los efectos prevenidos en la letra e) del artículo 85.3 del Estatuto de los Trabajadores, las partes acuerdan que aquellas discrepancias relativas a su articulado que no pudieran ser resueltas a través de la Comisión de Interpretación y Aplicación del convenio del artículo 4 del Anexo 9, se someterán, con carácter previo a su planteamiento ante los órganos de la jurisdicción social, a lo dispuesto en el artículo 4.1 a) del VI Acuerdo sobre Solución Autónoma de Conflictos Laborales (ASAC VI).

Disposición adicional segunda. *Cambios de nivel.*

Ambas partes reconocen los sacrificios soportados por la plantilla de pilotos existente a la fecha de firma del VIII convenio colectivo, constituidos no solo por los acuerdos alcanzados en relación con la reducción y congelación salarial sino, adicionalmente, por lo que afecta en mayor medida a esta disposición, la alteración en el curso normal de los cambios de nivel que éstos han padecido.

En atención a ello, se establece el siguiente régimen transitorio a favor de los pilotos con contrato en vigor con la compañía a la fecha de la firma del VIII convenio, como garantía «ad personam»:

Se reconoce el nivel alcanzado hasta dicha fecha aun cuando sea superior al fijado como tope en atención a la Flota/Función desempeñada.

Se reconoce que, con carácter extraordinario, dichos pilotos puedan cambiar hasta un máximo de cuatro niveles adicionales a aquel que tuvieran reconocido, en virtud del apartado anterior, conforme al esquema de cambio de nivel vigente con anterioridad al acordado en el VIII convenio.

Disposición adicional tercera.

Premio de Antigüedad.

Tanto la Sección Sindical de Sepla en Iberia como la compañía son conscientes de los grandes esfuerzos y sacrificios realizados por los pilotos, al estar afectados por las repercusiones que el Acuerdo de Mediación de 2013 y el VIII convenio han supuesto en sus retribuciones, así como por el efecto específico que los mismos han tenido y tienen en el devengo de trienios de antigüedad.

En atención a ello, se acuerda un régimen transitorio en favor de los pilotos en situación de alta a la fecha de la firma del VIII convenio.

Para los pilotos fijos a la firma del VIII convenio se aplicará desde el 15 de marzo de 2013, el siguiente régimen transitorio:

a) Se reconoce el número de trienios devengados hasta la fecha de entrada en vigor del sistema acordado en el VIII convenio. Asimismo, a los efectos del devengo del siguiente trienio, se reconoce el tiempo de servicios efectivos prestado desde el devengo del último trienio y hasta el 15 de marzo de 2013.

b) Cada piloto percibirá como garantía ad personam, un complemento personal consistente en la diferencia entre el importe del complemento de antigüedad, que tenga en el momento de la firma del VIII convenio y el que le corresponda por la aplicación del sistema de cálculo de la antigüedad acordado en el VIII convenio. Dicho complemento personal no será revalorizable, ni absorbible, ni compensable.

El complemento personal se calculará considerando la realización de una jornada a tiempo completo, de modo que se adaptará, según corresponda, a la jornada realizada por cada piloto.

c) Adicionalmente, desde el 1 de enero de 2016, y una vez cumplidos tres años de servicios efectivos (a esos efectos, se tendrá en cuenta el tiempo de servicios efectivos prestados desde la generación del último trienio hasta el 15 de marzo de 2013) percibirán, como complemento excepcional de naturaleza indemnizatoria, por la pérdida de la expectativa respecto del complemento de antigüedad, una cantidad fija anual de 974,14 euros, que será abonable en doce pagas.

Los importes anteriores lo son respecto de un piloto a tiempo completo, con lo que se adaptarán, según corresponda, a la jornada realizada por cada piloto.

Dicho complemento excepcional de naturaleza indemnizatoria no será revalorizable ni absorbible, pero se incrementará acumulativamente en esa misma cuantía, de forma trienal, siempre que haya habido prestación efectiva de servicios durante el referido periodo y dejará de incrementarse cuando se cumplan 36 años de servicios efectivos en la empresa, permaneciendo invariable a partir de ese momento. A los efectos del cómputo del referido periodo de 36 años, no se contabilizarán los periodos de tiempo durante los que el devengo de la antigüedad haya estado congelado.

Disposición adicional cuarta. *Operación Level.*

Queda incorporado a este convenio el Acuerdo para la Operación Level de 15 de octubre de 2022.

Disposición adicional quinta.

En caso de que Iberia adoptase la decisión de crear o adquirir una nueva filial controlada por Iberia Operadora que posea una licencia de operación y AOC propios, las operaciones de esta nueva compañía serán llevadas a cabo por los pilotos del escalafón de Iberia Operadora. La Sección Sindical de Sepla en Iberia negociará las condiciones laborales aplicables a los pilotos de esa nueva compañía.

Disposición adicional sexta. *CISM*.

Se procederá a la implantación de un protocolo CISM (Critical Incident Stress Management) pactado entre Iberia y la Sección Sindical de Sepla en Iberia.

Disposición adicional séptima. *Sistema PNP*.

La compañía, en cumplimiento de los compromisos adquiridos, ha desarrollado un nuevo sistema de programación denominado Proyecto Nueva Programación (PNP), con el objetivo de mejorar la transparencia y la calidad de vida del piloto, sin que ello suponga un menoscabo de la productividad general, y que contará con un presupuesto propio.

En dicho sistema, se incorporará lo antes posible, y en cualquier caso antes de que acabe 2018, la opción de pujar por un segundo pairing en Corto y Medio Radio.

Se incorporarán lo antes posible, y en cualquier caso antes de julio de 2023, las siguientes mejoras:

- Aumento de cupo de días sin actividad (DSA) al mes por piloto a 6 DSA en Largo Radio. A cambio el piloto renunciará ese mes a pujar por un pairing.
- Aumento del cupo de DSA/día a conceder, según las necesidades de producción y sin que repercuta negativamente en la productividad.
- Mejorar las opciones de puja en Corto y Medio Radio de un segundo pairing para poder seleccionar el orden de los mismos.
- Posibilidad de realizar puja con un piloto (copiloto/comandante).
- Posibilidad de pujar por un pairing para el mes M+2 que genere una D previa en el último día del mes M+1 (entendiendo que M equivale al mes durante el cual se efectúa la puja).
- Posibilidad de pujar por períodos de duración específica en los que no se podrá programar ningún tipo de actividad en Largo Radio en los que se pernocte fuera de la base.
- Oferta limitada de bloques de imaginaria seleccionados.

Se estudiará en el equipo PNP las medidas dirigidas a la mejora de la conciliación familiar.

Disposición adicional séptima bis. *Sistema cambios entre tripulantes*.

La compañía en cumplimiento de los compromisos adquiridos, desarrollará un sistema que facilite la realización de cambios de pairings entre tripulantes lo antes posible y, en cualquier caso, antes de julio 2023.

Disposición adicional octava. *Protección de la lactancia natural*.

Se garantiza la adaptación de la programación de aquellas pilotos adscritas al Corto y Medio Radio que continúen con la lactancia natural, de modo que se programen servicios de ida y vuelta o series de servicio de 2 días con una actividad fuera de base limitada. Esta garantía se mantendrá hasta los 15 meses del lactante.

Disposición adicional octava bis. *Suspensión del contrato por nacimiento y cuidado de menor y permiso para el cuidado del lactante*.

La elaboración de las programaciones mensuales en el colectivo de pilotos debe adecuarse al programa de vuelos, asegurando el buen funcionamiento de la operación, de modo que todos los vuelos cuenten con el número de tripulantes requerido para su realización. Dicha elaboración supone la realización de distintas tareas previas, que exigen un plazo mínimo de tiempo para su desarrollo, que abarca desde los meses de septiembre/octubre del año anterior - momento en que se realiza la planificación inicial del número de tripulantes necesarios a lo largo del año, así como de los movimientos de

flota y función requeridos durante ese período- hasta el mes anterior al que se refiera la programación mensual individual de cada piloto, la cual debe comunicarse al interesado con un plazo mínimo de antelación; todo ello condicionado por la larga duración que exige la exhaustiva formación que requiere un piloto, ya sea para comenzar a prestar servicios como piloto en el caso de las nuevas contrataciones, para renovar su licencia o para cambiar de flota y/o función.

Todos estos factores implican importantes limitaciones a la hora de realizar una planificación adecuada a las necesidades productivas, dificultándola considerablemente y haciendo necesario que el número de tripulantes que vayan a acogerse al permiso para el cuidado del lactante y la suspensión de contrato por el cuidado de menor se conozca con la mayor antelación posible.

Dada la idiosincrasia del colectivo de pilotos en lo que a la elaboración de sus programaciones se refiere, interesa a ambas partes dotarse de una regulación que permita que los pilotos puedan ejercitar estos derechos, incluido el disfrute acumulado del permiso para el cuidado del lactante, conforme a la finalidad de los mismos, permitiendo respetar las necesidades productivas y organizativas de la compañía. Por ello, se establece la siguiente regulación.

- Suspensión de contrato por el nacimiento y cuidado del menor.

El disfrute de períodos de suspensión del contrato por el nacimiento y cuidado de menor correspondientes hasta alcanzar el máximo de semanas establecido por la ley, y que no hayan de disfrutarse de manera inmediatamente posterior al parto, se solicitará con una antelación de al menos 30 días al inicio del mes para el que solicita su disfrute. En caso de que se solicite el disfrute parcial del permiso en una fecha en la que no resulte posible cumplir con los citados 30 días (porque la fecha solicitada se encuentre comprendida en el período que hay entre el nacimiento y el preaviso de 30 días) este disfrute parcial se tendrá que solicitar en el plazo de 5 días naturales desde que se produzca el nacimiento.

- Permiso acumulado para el cuidado del lactante.

El piloto que desee disfrutar de forma acumulada en jornadas completas del permiso para el cuidado del lactante hasta que éste cumpla 9 meses, deberá presentar su solicitud con al menos 75 días de antelación al inicio del mes para el que solicita su disfrute.

El número de jornadas completas correspondiente a este permiso es distinto en función de la flota a la que el piloto esté adscrito y de la duración de la suspensión de contrato para el cuidado de un menor, correspondiendo aplicar los siguientes criterios:

- Para una suspensión del contrato de trabajo de 16 semanas, el permiso para el cuidado del lactante, de forma acumulada en jornadas completas, será de:

- Corto y Medio Radio: 13 días laborables.
- Largo Radio: 10 días laborables.

La solicitud de los días concretos en que desee disfrutar del permiso se hará conforme a las reglas aplicadas a la solicitud de días libres adicionales por guarda legal, salvo lo relativo al plazo de solicitud que se regirá por lo establecido anteriormente.

Cuando ambos progenitores, adoptantes, guardadores o acogedores ejerzan este derecho con la misma duración y régimen, el periodo de disfrute podrá extenderse hasta que el lactante cumpla 12 meses, ampliándose los días de manera proporcional y con reducción proporcional del salario por los días incrementados.

No obstante lo anterior, y dado que pueden darse situaciones imprevisibles, excepcionalmente la Comisión de Interpretación y Vigilancia estudiará aquellos supuestos que, debidamente justificados, no cumplan con los requisitos anteriores.

Disposición adicional novena. *Operación A-321 XLR.*

Dada la incertidumbre del programa de vuelos que realizarán los aviones A-321 XLR y, teniendo en cuenta las dificultades iniciales que la incorporación paulatina de aviones genera, especialmente al principio de la operación, ambas partes acuerdan analizar en el seno de la Comisión de Interpretación y Vigilancia esta operación, con el fin de realizar los ajustes necesarios para la consecución de una operación eficiente y para la vigilancia de la calidad de las programaciones de las tripulaciones.

Las condiciones acordadas en el anexo 12 se han basado en una operación transatlántica de ida y vuelta a base de los A321 XLR. Por ello, las partes se comprometen a revisar, antes de su inicio, especialmente las condiciones que regularán la operación del A321 XLR Largo Radio en los siguientes supuestos: posibles programaciones de vuelos de más de 6 horas junto otro vuelo de menor duración en un mismo servicio (operaciones triangulares), operaciones a África con vuelos de más de 6 horas, combinación de pairings que crucen cuatro o más husos horarios en sentidos opuestos u operación en nuevas ventanas de horarios.

Igualmente, se revisará en el caso de que la mayoría de los pairings con vuelos de más de 6 horas sean de 3 días de ocupación.

En cualquier caso, se partirá de la regulación establecida en el anexo 12.

Disposición transitoria primera. *Formación E-Learning.*

Se constituirá un grupo de trabajo con el fin de desarrollar la formación a través de E-learning y su correspondiente retribución.

Disposición transitoria segunda. *Participación en Beneficios.*

Para el año 2022 corresponderá el abono de un pago único no consolidable de un 1%, calculado sobre la masa salarial del colectivo de pilotos en ese año.

Para el año 2023, el sistema anual de participación en beneficios vendrá determinado por el ratio EBIT/Ingresos del Grupo Iberia –Iberia +Iberia Express–, por el que se abonará, en su caso, una cantidad no consolidable, conforme a la siguiente escala:

EBIT/Ingresos	% Sobre Masa Salarial (pago único no consolidado)
<5,0	1,25
5,0 - <7,0	1,75
7,0 - <10,0	1,75
10,0 - <12,0	1,75
> 12,0	1,85

Las cantidades resultantes de la aplicación de esta Disposición Transitoria, que no serán consolidables, se harán efectivas a los 30 días siguientes a la aprobación de los resultados de cada año por los órganos sociales correspondientes, incluyendo éstos el impacto de la aplicación de esta Disposición Transitoria.

Se faculta a la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio colectivo para acordar el reparto individual a cada piloto.

Para los años 2024 y 2025, el sistema anual de participación en beneficios vendrá determinado por el ratio EBIT/INGRESOS del Grupo Iberia- Iberia + Iberia Express- por

el que se abonará, en su caso, una cantidad no consolidable, conforme a la siguiente escala:

EBIT/Ingresos	% Sobre Masa Salarial (pago único no consolidado)
<0	0,00
0- <2,5	0,50
2,5-<5,0	1,25
5,0-<7,0	1,75
7,0-<10,0	1,75
10,0-<12,0	1,75
> 12,0	1,85

Las cantidades resultantes de la aplicación de esta Disposición Transitoria, que no serán consolidables, se harán efectivas a los 30 días siguientes a la aprobación de los resultados de cada año por los órganos sociales correspondientes, incluyendo éstos el impacto de la aplicación de esta Disposición Transitoria.

Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo convenio, durante el año 2026 se aplicará lo previsto en esta disposición respecto al pago único, en los mismos términos pactados para los años 2024 y 2025.

Se faculta a la Comisión de Interpretación y Vigilancia del convenio colectivo para acordar el reparto individual a cada piloto.

Disposición transitoria tercera.

Aquellos copilotos de nivel 11 y 10 a los que se les hubiera aplicado lo establecido en el acta n.º 12 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del VIII convenio colectivo de pilotos de fecha 26 de mayo de 2016 por haber sido asignados a una Flota de Largo Radio, se considerará, a todos los efectos, que cambiaron al nivel 9 en la fecha en que superaron el skill test, procediendo la compañía a realizar la regularización que pudiera corresponder.

Adicionalmente, aquellos pilotos que entre el 1 de enero de 2018 y la firma del IX convenio hayan superado los 2 años de permanencia en el nivel 9, quedarán adscritos al nivel 8 con efectividad de la fecha en la que hayan alcanzado los 2 años en el período de tiempo señalado anteriormente, momento a partir del cual el piloto tendrá que cumplir con los requisitos necesarios establecidos en el Artículo 35 para la promoción al nivel 7.

Disposición transitoria cuarta.

La reducción del período de permanencia para el cambio del nivel 10 al 9 a 2 años será efectiva a partir de la firma del X convenio colectivo, no teniendo efectos retroactivos.

En consecuencia, aquellos copilotos de nivel 10 que a la firma del X convenio colectivo hubiesen cumplido ya dos años de permanencia en el nivel, cambiarán con carácter automático al nivel 9 a partir de la fecha de la firma del convenio.

En caso de que un piloto hubiese permanecido más de 2 años en el nivel 10, este cambio no tendrá efectos retroactivos para aquellos pilotos que se encuentren en el nivel 10 y hayan superado los 2 años de permanencia en dicho nivel. En consecuencia no se realizará ninguna regularización económica retroactiva, ni se tendrá en cuenta el tiempo en que se superó los dos años en el nivel 10 para el siguiente cambio de nivel.

Disposición final primera.

Las condiciones acordadas en el presente convenio serán totalmente aplicables en las materias que en el mismo se regulan, quedando, por tanto, sin efecto cualesquiera normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan expresamente a ellas.

Los acuerdos derivados de la fusión de Iberia L.A.E., S.A. y AVIACO, S.A. seguirán siendo de aplicación en sus propios términos y con la vigencia en ellos establecida.

Disposición final segunda.

Se revisarán los Anexos de este convenio correspondientes a Vacaciones y Destacamientos con la posibilidad de efectuar en su texto las modificaciones que ambas partes consideren convenientes de mutuo acuerdo.

Disposición final tercera.

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

Disposición final cuarta.

La compañía Iberia LAE, SA se compromete a elaborar y desarrollar un plan de formación empresarial para comandantes y copilotos.

Disposición final quinta.

La Dirección de la empresa se compromete a no segregar de Iberia L.A.E., S.A. Operadora, S.U. la operación de vuelo salvo acuerdo previo con la Sección Sindical de Sepla en Iberia.

Disposición final sexta.

Se establece un compromiso de seguimiento de la implantación de las medidas de productividad a través de la Comisión de Control y Seguimiento de Planificación, Programación y Horarios del artículo 88 del convenio teniendo en consideración la ineficiencia derivada de la estructura de red y el excedente de plantilla. Si se llegara a la conclusión de que las limitaciones reguladas en la Sección Segunda: Límites y regulaciones del convenio impiden alcanzar los objetivos deseados de competitividad con las empresas de red de nuestro entorno, se revisarán dichas medidas.

ANEXO 1-A

a) Tabla salarial vigente 1 de enero de 2022

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 año 2	11 año 1
															11.2	11.1
Sueldo base.	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.098,58	1.071,62
Prima razon viaje garantizada (70 horas).	4.190,34	3.929,09	3.684,08	3.408,11	3.129,12	2.835,18	2.537,60	2.236,27	1.719,14	1.514,84	1.297,36	999,52	552,23	399,94	245,86	99,95
Precio hora atípica.	55,14	51,70	48,47	44,84	41,17	37,31	33,39	29,42	22,62	19,93	17,07	13,15	7,27	5,26	3,24	1,32
Precio h. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante.	51,15	47,97	45,01	41,60	38,22	34,63	30,98	27,30	20,99	18,38	15,70	13,01	7,20	5,35	3,55	1,29
Precio horas hasta 156.54 horas act.lab. (1. Bloque).	26,77	25,10	23,53	21,77	19,99	18,11	16,21	14,29	10,98	9,68	8,29	6,39	3,53	2,55	1,57	0,64
Precio horas desde 156,55 horas act.lab. en adelante (2. Bloque).	31,47	29,49	27,65	25,58	23,49	21,27	19,08	16,79	12,91	11,27	9,64	7,96	4,40	3,21	1,74	0,81

Efectividad: de 1 de enero de 2022.

El valor de las horas atípicas que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57%.

El valor de las horas reales base que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57% (tripulante enfermo o con reduccion de la garantía).

El valor de las horas de actividad aerea en tierra que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57%.

El valor de las horas de act. lab. (1 bloque) que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57% (tripulante enfermo o con reduccion de la garantía).

Se procederá a la revisión de la tabla salarial cuando la masa salarial de ese año sea definitiva.

b) Tabla salarial vigente 1 de enero de 2023

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 año 2	11 año 1
															11.2	11.1
Sueldo base.	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.120,55	1.093,05
Prima razon viaje garantizada (70 horas).	4.274,15	4.007,67	3.757,76	3.476,27	3.191,70	2.891,88	2.588,35	2.281,00	1.753,52	1.545,14	1.323,31	1.019,51	563,27	407,94	250,78	101,95
Precio hora atípica.	56,24	52,73	49,44	45,74	42,00	38,05	34,06	30,01	23,07	20,33	17,41	13,41	7,41	5,37	3,30	1,34

El valor de las horas atipicas que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57%.

El valor de las horas reales base que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57% (tripulante enfermo o con reduccion de la garantía).

El valor de las horas de actividad aerea en tierra que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57%.

El valor de las horas de act. lab. (1 bloque) que exceda de la garantía tendra un incremento del 19,57% (tripulante enfermo o con reduccion de la garantía).

Niveles	1D	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 año 2	11 año 1
															11.2	11.1
Precio h. vuelo adicionales desde 71 (inclusive) en adelante.	52,17	48,93	45,91	42,43	38,98	35,32	31,60	27,85	21,41	18,75	16,01	13,27	7,34	5,46	3,62	1,32
Precio horas hasta 156.54 horas act.lab. (1. Bloque).	27,30	25,60	24,01	22,21	20,39	18,47	16,53	14,57	11,20	9,87	8,45	6,51	3,60	2,61	1,60	0,65
Precio horas desde 156,55 horas act.lab. en adelante (2. Bloque).	32,10	30,08	28,20	26,09	23,96	21,70	19,46	17,13	13,17	11,50	9,83	8,12	4,49	3,27	1,77	0,83

El valor de las horas atípicas que exceda de la garantía tendrá un incremento del 19,57%.

El valor de las horas reales base que exceda de la garantía tendrá un incremento del 19,57% (tripulante enfermo o con reducción de la garantía).

El valor de las horas de actividad aérea en tierra que exceda de la garantía tendrá un incremento del 19,57%.

El valor de las horas de act. lab. (1 bloque) que exceda de la garantía tendrá un incremento del 19,57% (tripulante enfermo o con reducción de la garantía).

Se procederá a la revisión de la tabla salarial cuando la masa salarial de ese año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades reflejadas en la tabla salarial b) anterior, se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

ANEXO 1-B

Prima de responsabilidad de comandante

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

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

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

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

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

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

6.º A efectos, única y exclusivamente, de la determinación de la prima de comandantes todas las flotas se encuadrarán en dos Grupos.

Se considera Grupo 1 a efectos de prima de responsabilidad de comandante, todos aquellos aviones que estén definidos por la industria como de Corto y Medio radio y que operen como tales en nuestra red.

Igualmente, se considera Grupo 2 a efectos de prima de responsabilidad de comandante, todos aquellos aviones que estén definidos por la industria como de Largo Radio.

La Prima de Responsabilidad de comandante queda establecida en las cantidades siguientes:

Grupos	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 – Euros	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 – Euros
1	2.484,04	2.533,72
2	2.685,49	2.739,20

7.º Los comandantes del Grupo 1 que realicen vuelos de A-321 XLR Largo Radio de más de 6 horas de duración, percibirán adicionalmente la prima establecida a continuación en función del número de vuelos VL realizados en un mes:

N.º vuelos A-321 XLR + 6 hrs	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 – Euros	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 – Euros
Hasta 2 vuelos.	100,73	102,74
3 vuelos.	151,09	154,11
4 vuelos.	201,45	205,48

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

ANEXO 1-C

Prima de copiloto

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

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

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

3.º Todo piloto que pase a desempeñar la función de comandante dejará de percibir la prima de copiloto y devengará desde ese momento la Prima de Responsabilidad de comandante en los términos que para la misma se regulan.

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

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

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

Los copilotos con consideración a Grado Senior percibirán adicionalmente la gratificación de «copiloto Senior» que a continuación se indica en 14 pagas anuales.

	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 - Euros	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 - Euros
Copiloto.	151,46	154,49
Copiloto Senior.	292,75	298,61

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

ANEXO 1-D

Prima de productividad

Los pilotos percibirán por este concepto las siguientes cantidades:

	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2022 – Euros	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2023 – Euros
Comandantes.	829,00	845,58
Copilotos Nv 1D-9.	585,21	596,91
Copilotos Nv 10.	309,55	315,74
Copilotos Nv 11.2 (2.º año).	148,53	151,50
Copilotos Nv 11.1 (1er año).	39,49	40,28

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

Esta prima se abonará en 15 pagas.

ANEXO 1-E

Gratificación complementaria

Los pilotos percibirán por este concepto, las siguientes cantidades:

Niveles	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2022 – Euros	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2023 – Euros
1D	2.608,44	2.660,61
1C	2.445,79	2.494,71
1B	2.293,29	2.339,16
1A	2.121,54	2.163,97
1	1.947,83	1.986,79
2	1.764,86	1.800,16
3	1.579,63	1.611,22
4	1.392,04	1.419,88
5	1.070,17	1.091,57
6	942,93	961,79
7	807,59	823,74
8	353,93	361,01
9	195,53	199,44
10	83,89	85,57

Niveles	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2022 – Euros	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2023 – Euros
11.2 (2.º año)	40,25	41,06
11.1 (1er año)	23,88	24,36

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

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

ANEXO 1-F

Base de cálculo fondos social y mutual

Niveles	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 – Euros	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 – Euros
1D	6.324,19	6.450,67
1C	6.011,73	6.131,96
1B	5.718,79	5.833,17
1A	5.388,82	5.496,60
1	5.055,22	5.156,32
2	4.703,76	4.797,84
3	4.347,91	4.434,87
4	3.987,60	4.067,35
5	3.369,29	3.436,68
6	3.124,94	3.187,44
7	2.864,92	2.922,22
8	2.508,77	2.558,95
9	1.386,09	1.413,81
10	594,58	606,47
11.2 (2.º año)	No aplica	No aplica
11.1 (1er año)	No aplica	No aplica

Esta base se verá incrementada con las primas consolidadas que procedan en cada caso, incrementadas si es prima de comandante en un 16,03% y si es de copiloto en un 17,71%.

Asimismo la base se incrementará por cada trienio en las siguientes cantidades:

De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023
- Euros	- Euros
98,53	100,5

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132 b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 1-G

Plus de imaginaria

De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023
- Euros	- Euros
170,02	173,42

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 1-H

Prima por cesión de días libres y/o de descanso

	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023
	- Euros	- Euros
Comandante.	1.065,20	1.086,50
Copiloto.	728,82	743,40

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 1, I)

Compensación prima comandante excedencia especial Iberia Express

De 1 de enero a 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero a 31 de diciembre de 2023
- Euros	- Euros
23.234,18	23.698,86

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 2

Primero. *Opciones del piloto al cumplir los 60 años de edad.*

Con un mínimo de 9 meses de antelación a la fecha de cumplimiento de los 60 años de edad, el piloto deberá comunicar de manera irrevocable a la empresa su opción por alguna de las siguientes alternativas con efectividad en la fecha de cumplimiento de dicha edad, quedando la empresa obligada a aceptarla, sin perjuicio de las alternativas a las que desde cada situación se pueda optar en cada momento:

- Mantenerse en el servicio activo de vuelo con actividad al 100%.
- Mantenerse en el servicio activo de vuelo con actividad al 55%.
- Pasar a la situación de Reserva.

En el caso de que el piloto no optase en el plazo señalado por alguna de las alternativas anteriores, continuará en el servicio activo de vuelo con actividad al 100%.

A) Opción de mantenimiento en el servicio de vuelo al 100 por 100.

Los pilotos con 60 o más años de edad que hayan optado por mantenerse en el servicio activo de vuelo al 100% adquieren la obligación de permanecer por periodos de 12 meses en dicha situación y en cualquier caso como máximo hasta los 65 años de edad.

Con un preaviso de 6 meses a la fecha de finalización de cada periodo de 12 meses, el piloto deberá comunicar a la compañía su opción por alguna de las siguientes situaciones, sin perjuicio de las alternativas a las que desde cada situación se pueda optar en cada momento:

- Mantenerse en el servicio activo de vuelo con actividad al 100%.
- Mantenerse en el servicio activo de vuelo con actividad al 55%.
- Acogerse a la situación de Reserva.

En el supuesto de que el piloto con 60 o más años de edad sufra alteraciones psicofísicas que afecten a las condiciones y requisitos exigidos por el puesto de trabajo (pérdida de licencia), pasará automáticamente a la situación de Reserva en los términos y condiciones definidos en este anexo 2, sin perjuicio de las alternativas a las que desde la Reserva se pueda optar en cada momento.

Durante el tiempo en que los pilotos estén acogidos a la opción de mantenimiento en el servicio de vuelo al 100%, se mantienen el 100% de las retribuciones, las cotizaciones por ambas partes al Fondo Social de Vuelo y al Fondo Mutual en las mismas condiciones que estén establecidas en el convenio colectivo en cada momento.

Asimismo en la situación referida en el párrafo anterior se cotizará por ambas partes al Concierto Colectivo de Vida en las condiciones que estén establecidas para esta situación en el convenio colectivo vigente en cada momento.

B) Opción de mantenimiento en el servicio de vuelo al 55 por 100.

Los pilotos con 60 o más años de edad que hayan optado por mantenerse en el servicio activo de vuelo al 55% adquieren la obligación de permanecer en dicha situación por periodos de 12 meses y en cualquier caso como máximo hasta los 65 años de edad.

Para el cálculo de la actividad mensual para dicha situación se estará a las reglas establecidas en el artículo 86.2. Asimismo esta opción será incompatible con la establecida en el artículo 86.1. Para los pilotos acogidos a esta opción se reducirán las retribuciones conforme a los criterios establecidos en el artículo 86.2, párrafo 3. Adicionalmente se abonará la cantidad reflejada en la siguiente tabla, en 14 pagas.

De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022 - Euros	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023 - Euros
2.106,87	2.149,01

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

Durante los años en los que el piloto esté acogido a la opción de volar al 55%, para el cambio nivel, las restricciones establecidas en el artículo 35, apartado b) serán del 30% de la media de las horas voladas por su flota o flotas en que haya permanecido durante este tiempo, con la salvedad de lo establecido en el artículo 51 y para el artículo 35, apartado g) segundo punto, el 35% de la media de las horas voladas por la flota o flotas en que haya permanecido en los tres últimos años, antes del cambio de nivel.

Con un preaviso de 6 meses a la fecha de finalización de cada periodo de 12 meses, el piloto deberá comunicar a la compañía su opción por alguna de las situaciones, sin perjuicio de las alternativas a las que desde cada situación se pueda optar en cada momento:

- Mantenerse en el servicio activo de vuelo con actividad al 55%.
- Acogerse a la situación de Reserva.

En el supuesto de que el piloto con 60 o más años de edad sufra alteraciones psicofísicas que afecten a las condiciones y requisitos exigidos por el puesto de trabajo (pérdida de licencia), pasará automáticamente a la situación de en los términos y condiciones definidos en este anexo 2, sin perjuicio de las alternativas a las que desde la Reserva se pueda optar en cada momento.

Durante el tiempo en que los estén acogidos a la opción de mantenimiento en el servicio de vuelo al 55%, se mantienen las cotizaciones por ambas partes al Fondo Social de Vuelo y al Fondo Mutual, como si estuvieran volando al 100%, en las mismas condiciones que estén establecidas en el convenio colectivo en cada momento para el resto de los pilotos en su nivel.

Asimismo en la referida en el párrafo anterior se cotizará por ambas partes al Concierto Colectivo de Vida en las condiciones que estén establecidas para esta situación en el convenio colectivo vigente en cada momento.

Los tripulantes mayores de 60 años que estén acogidos a la opción de en el servicio de vuelo al 55%, podrán optar por renunciar al disfrute de sus días de recuperación

recogidos en el Artículo 85.-. Dicha renuncia para un año concreto deberá hacerse efectiva en el momento de realizar la solicitud de vacaciones para dicho año.

La programación de vacaciones y días de recuperación se hará sin de la misma forma que el resto de pilotos. En el mes en que, la suma de días de vacaciones y recuperación, sea de, al menos, 14 días (a excepción del mes de febrero, en el que sea de 13) se le continuará programando en los términos de este anexo y percibirá sus retribuciones al 100%.

C) Reserva.

Podrán pasar a esta situación los pilotos que cumplan 60 años y los 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.

Si por pérdida definitiva de la aptitud para el vuelo el piloto optase por acceder a la situación de Reserva antes de cumplir los 60 años de edad, durante el tiempo que medie entre el pase a la situación de Reserva y hasta que cumpla la edad de 60 años, la compañía abonará a su cargo, en 14 mensualidades una cantidad equivalente a la que pudiese corresponder al tripulante de la Seguridad Social como si tuviese cumplidos 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.

A los pilotos que estén en situación de Reserva entre los 60 y 65 años de edad la compañía les abonará las cantidades que se indican, en catorce mensualidades por año, actualizándose en el mismo porcentaje que resulte de aplicación para los tripulantes pilotos en activo y las cantidades son las siguientes:

De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023
Euros	Euros
4.213,78	4.298,06

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, como a los tripulantes pilotos en activo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

Si la edad de jubilación con plenitud de derechos establecida por el Ministerio de Trabajo se redujese, la compañía Iberia seguirá abonando, también hasta los 65 años, la cantidad antes citada, incrementada anualmente con arreglo al IPC pero deduciéndole 1.129,60 Euros.

No obstante lo anterior no procederá dicho descuento en caso de que el tripulante piloto accediera a la jubilación en virtud de la aplicación del RD 1559/1986 de 28 de junio, o a la jubilación anticipada conforme a lo dispuesto en el RD 1132/2002 de 31 de octubre.

En caso de fallecimiento del piloto con 60 o más años de edad acogido a la situación de Reserva las mensualidades descritas y con los mismos incrementos anuales, las seguirá percibiendo la viuda/o, y en su defecto, los hijos que dependan económicamente de él en el momento del fallecimiento. Es decir, que cobrarán esas cantidades durante el tiempo que medie entre la fecha del fallecimiento del piloto y aquella en la que hubiera cumplido los 65 años. Tales cantidades se verán reducidas en la que perciban los mencionados beneficiarios de la Seguridad Social. Lo anterior será aplicable también a la pareja de hecho sobreviviente.

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

En lo que se refiere al Fondo Mutual, la compañía cotizará a este Fondo por los pilotos que pasen a la Reserva hasta que cumplan los 65 años, en la misma proporción que por los pilotos en activo, y de conformidad con los términos expuestos en el apartado 4.º del artículo 138. En los supuestos en que se acceda a la jubilación antes de cumplir los 65 años de edad y hasta dicha edad, la compañía seguirá aportando al Fondo Mutual por la póliza actualmente vigente o por cualquier otra que pueda suscribirse en un futuro. La cotización se realizará sobre la Base de Cálculo (definida en el artículo 138 del convenio) que tuvieran en el momento de su pase a la Reserva, actualizándose la misma anualmente de acuerdo con las tablas salariales vigentes.

Segundo. *Rescisión especial.*

A partir de los 55 años, los pilotos podrán solicitar voluntariamente su pase a la situación de Rescisión 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.

No podrán estar en situación de Rescisión Especial más de un 20% de los pilotos que cumplan los requisitos establecidos. La base sobre la que se calculará el cupo anterior incluirá a aquellos pilotos actualmente de alta en la compañía que cumplan con las condiciones reguladas en el convenio para acogerse a dicha situación, más todos los pilotos que ya se encuentren acogidos a la Rescisión Especial.

A los efectos anteriores, no se tendrá en cuenta al piloto (tanto en activo como en situación de Rescisión Especial) que haya alcanzado 60 años, ni para el cálculo del cupo, ni en el cómputo del número de pilotos en situación de Rescisión Especial.

Por encima de este cupo la concesión será de mutuo acuerdo.

Desde el momento en que el piloto opte por dicha situación, y hasta que cumpla los 60 años de edad, percibirá de la compañía, en 14 mensualidades, una cantidad consistente en el 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.

A los pilotos que estén en situación de Rescisión Especial al cumplir 60 años y hasta los 65 años de edad la compañía les abonará las cantidades que se indican, en 14 mensualidades por año, actualizándose en el mismo porcentaje que resulte de aplicación para los tripulantes pilotos en activo.

En base a ello las cantidades son las siguientes:

De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023
- Euros	- Euros
4.213,78	4.298,06

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

Las cantidades previstas a partir del 15 de marzo de 2013, y periodos sucesivos – según se detalla en la tabla anterior–, resultarán de aplicación sólo a aquellos pilotos que hubieran solicitado su acogimiento a la Rescisión Especial a partir de dicha fecha.

Si la edad de jubilación con plenitud de derechos establecida por el Ministerio de Trabajo se redujese, la compañía Iberia seguirá abonando, también hasta los 65 años, la cantidad antes citada, incrementada anualmente con arreglo al IPC pero deduciéndole 1.129,60 Euros.

En caso de fallecimiento del piloto con 60 o más años de edad acogido a la situación de Rescisión Especial las mensualidades descritas y con los mismos incrementos anuales, las seguirá percibiendo la viuda/o, y en su defecto, los hijos que dependan económicamente de él en el momento del fallecimiento. Es decir, que cobrarán esas cantidades durante el tiempo que medie entre la fecha del fallecimiento del piloto y aquella en la que hubiera cumplido los 65 años. Tales cantidades se verán reducidas en la que perciban los mencionados beneficiarios de la Seguridad Social. Lo anterior será aplicable también a la pareja de hecho sobreviviente.

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.

Tercero. *Cese temporal y definitivo en vuelo.*

A) Cese temporal en vuelo.

a) Se producirá el cese en vuelo con carácter temporal por alguna de las causas siguientes:

1. Pérdida temporal de la licencia de vuelo.
2. Alteraciones psicofísicas que sin producir la pérdida de la licencia de vuelo o baja oficial de la Seguridad Social, impidan, no obstante, desarrollar normalmente las actividades en vuelo.

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

c) En el momento que cesen las causas que dieron lugar al cambio de puesto de trabajo los interesados volverán a reintegrarse al servicio activo en vuelo.

B) Cese definitivo en vuelo.

Se producirá el cese en vuelo con carácter definitivo a los efectos de lo aquí regulado 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, tal como está regulado en el apartado Primero, C) del presente anexo.

4. Pase a la situación de Rescisión Especial, tal como está regulado en el apartado Segundo del presente anexo.

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

En caso de discrepancia sobre la concurrencia o no de alguna de estas causas, se someterá el caso a la decisión de un Tribunal Médico, presidido por un facultativo designado por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid, de entre los que están calificados como especialistas en medicina aeronáutica, si es posible, y no hubiera intervenido o tenido relación anterior con el caso en cuestión; un Vocal libremente elegido por el tripulante y otro designado por la Dirección de la compañía.

La enumeración de las causas a que se refiere este apartado es independiente de cualesquiera otras que, por diferentes motivos (enfermedad con baja oficial, sanción, retiro, etc.) tengan un tratamiento especial en otras disposiciones del presente convenio o en las normas y disposiciones dictadas al efecto.

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

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

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

Progresión económica:

Los pilotos que pasen a prestar servicio definitivo en tierra podrán progresar por la escala de niveles establecidos en el artículo 22 hasta un máximo de dos cambios de nivel a partir del que ostentaran en el momento de su pase a servicios en tierra. El tiempo de permanencia en cada uno de los niveles, incluido el que ostente en el momento de su pase a servicios en tierra, será el doble de los períodos de tiempo referidos a los tripulantes en servicio activo de vuelo.

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

a) Antigüedad mínima de 10 años de servicio en vuelo en el momento en que se produzca el cese definitivo por pérdida de la licencia correspondiente.

b) Que la pérdida definitiva de la licencia de vuelo obedezca a lesiones de carácter orgánico clínicamente objetivables.

Los pilotos que pierdan la licencia con carácter definitivo como consecuencia de accidente aéreo, del cual se hayan derivado secuelas de carácter orgánico, disfrutarán

de los mismos derechos anteriormente establecidos aunque no tengan acumulados los 10 años de servicio efectivo en vuelo.

Disposición transitoria primera.

Los pilotos que cumplieron 60 años entre el 01 de enero de 2009 y el 31 de diciembre de 2013 y optaron por prestar servicios en vuelo en la opción B) del Anexo 2 se mantendrán en la misma en las condiciones previstas en este Anexo. Para los pilotos que cumplan 60 años a partir del 1 de enero de 2014 será de aplicación lo que con carácter general se establece en este Anexo.

ANEXO 3

Fondo Solidario

De acuerdo con lo establecido en el Capítulo Octavo: Atenciones Sociales, artículo 134, de este convenio, las aportaciones del grupo de pilotos serán las siguientes:

Niveles	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2022	De 1 de enero al 31 de diciembre de 2023
	– Euros	– Euros
Niveles 1D – 8.	29,06	29,64
Nivel 9.	16,06	16,38
Nivel 10.	6,88	7,02
Nivel 11.2 (2.º año).	1,97	2,01
Nivel 11.1 (1er año).	1,97	2,01

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

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

ANEXO 4-I

Dietas de estancia y hospedaje por destacamento tripulantes pilotos

a) Efectos 1 de enero de 2022:

NACIONALES

Euros
43,30

EXTRANJERAS

	USD
A. Básico.	99,51
B. 125 por 100.	124,39
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.	111,45
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.	94,53
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100.	79,61
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.

b) Efectos 1 de enero de 2023:

NACIONALES

Euros
44,17

EXTRANJERAS

	USD
A. Básico.	101,50
B. 125 por 100.	126,88
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.	113,68
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.	96,43
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100.	81,20
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.

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b) Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo.

ANEXO 4-II

Indemnización por destinos inferiores a dos años tripulantes pilotos

a) Efectos 1 de enero de 2022:

NACIONALES

Euros
32,08

EXTRANJERAS

	USD
A. Básico.	84,63
B. 125 por 100.	105,79
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C. 112 por 100.	94,79
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.	80,40
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100.	67,70
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.

b) Efectos 1 de enero de 2023:

NACIONALES

Euros
32,72

EXTRANJERAS

	USD
A. Básico.	86,32
B. 125 por 100.	107,90

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

	USD
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C. 112 por 100.	96,68
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.	82,00
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100.	69,06
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.

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 4-III

Indemnización por destinos superiores a dos años tripulantes pilotos

a) Efectos 1 de enero de 2022:

NACIONALES

Euros
22,68

EXTRANJERAS

	USD
A. Básico.	59,70
B. 125 por 100.	74,63
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de África Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C. 112 por 100.	66,86
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.	56,72
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100.	47,76
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.

b) Efectos 1 de enero de 2023:

NACIONALES

Euros
23,13

EXTRANJERAS

	USD
A. Básico.	60,89
B. 125 por 100.	76,11
Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, Puerto Rico, Países de Africa Ecuatorial, Arabia Saudí, Kuwait, Emiratos Arabes Unidos y Egipto.	
C. 112 por 100.	68,20
Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda, Canadá, Cuba, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Brasil y Dinamarca.	
D. 95 por 100.	57,85
Se aplicarán a: Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.	
E. 80 por 100.	48,71
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.

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 4-IV

Dietas por desplazamiento en vigor

	Dieta Nacional – Euros	Dieta Extranjera – USD / Euros
Año 2022.	125,55	161,74 / 110,63
Año 2023.	128,06	164,97 / 112,84

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 4-V**Indemnización por renuncia a la recogida**

	Importe - Euros
Año 2022.	216,23
Año 2023.	220,55

Se procederá a la revisión de las cantidades anteriores cuando la masa salarial de cada año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

ANEXO 5**Relación de prendas de uniformidad inicial de los tripulantes pilotos**

- 2 Chaquetas.
- 4 Camisas manga larga.
- 4 Camisas manga corta.
- 4 Corbatas.
- 1 Chaleco de punto.
- 1 Cardigan punto.
- 3 Pantalones.
- 1 Cinturón invierno.
- 1 Cinturón verano.
- 6 Pares de calcetines.
- 2 Pares de zapatos invierno.
- 2 Pares de zapatos verano.
- 1 Abrigo.
- 1 Par de guantes.
- 1 Bufanda.
- 2 Juegos hombreras de camisas.
- 1 Juego hombreras de chaleco.
- 1 Gorra.
- 2 Sujeta corbatas.
- 1 Cartera de vuelo o PC-trolley.
- 1 Maleta grande.
- 1 Maleta pequeña.

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

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

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

a) Se abonará una indemnización anual por vestuario, que estará disponible durante el mes de enero de cada año, de acuerdo al importe establecido en la siguiente tabla:

Año 2022 - Euros	Año 2023 - Euros
1.173,94	1.197,42

Se procederá a la revisión de la tabla salarial cuando la masa salarial de ese año sea definitiva.

A partir del año 2024 las cantidades que se vinieran abonando por este concepto se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132.b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.

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

- 1 Chaqueta.
- 1 Gorra.
- 2 Pantalones.

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

Para la reposición de las maletas y cartera de vuelo deberán transcurrir los siguientes plazos:

- Maleta Grande: 4 años.
- Maleta Pequeña: 2 años.
- Cartera de Vuelo o PC trolley: 4 años.

Se incorpora al convenio colectivo el acta de 26 de mayo de 2016 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

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

En el caso de las mujeres pilotos, formará parte del vestuario un bolso, conforme a la definición que establezca la compañía.

Dicho bolso se entregará a las mujeres pilotos con la dotación inicial y su reposición será con cargo a ella. No obstante, si transcurridos 2 años en los que ha renunciado a la recogida de la gorra, podrá retirar el bolso con cargo a la compañía, siendo el nuevo periodo de reposición de otros 2 años para un nuevo bolso o de un año si debe reponer la gorra.

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

Los copilotos considerados como Senior tendrán un elemento distintivo en su uniformidad.

ANEXO 6

Vacaciones

A) Normas generales

1. Los pilotos de Iberia podrán autoasignarse sus vacaciones a través de:

a) AVAT anual: Un sistema informático que estará disponible entre octubre y noviembre y que permitirá al tripulante auto-asignarse períodos de vacaciones del año siguiente, según las reglas establecidas en este Anexo.

b) AVAT mensual: Una nueva funcionalidad del sistema anterior que estará disponible a lo largo del año y que permitirá al tripulante autoasignarse períodos de vacaciones que no fueron asignados en el AVAT anual previo, según las reglas establecidas en este Anexo. Esta nueva funcionalidad se desarrollará a lo largo del año 2023 con el fin de que esté operativo en 2024.

2. Iberia ofertará y garantizará el 90% de las vacaciones y el 40% de los días de recuperación sobre el total de los que tiene derecho la plantilla de los pilotos. Los porcentajes restantes serán ofrecidos a todos los tripulantes que aún tuvieran días sin asignar, mediante el sistema AVAT mensual. En caso de no cubrirse el cupo a través de las auto-asignaciones voluntarias, las asignaciones forzosas se comunicarán con al menos 60 días de antelación al inicio del período a disfrutar. Se desarrollará un sistema en el que los propios tripulantes puedan renunciar a asignarse total o parcialmente sus vacaciones y/o días de recuperación en el sistema AVAT anual, minimizando de esta manera el número de tripulantes que quieran asignarse la totalidad de sus vacaciones y no puedan hacerlo.

Por ello, en caso de no cubrirse el cupo del 10% de vacaciones a través de renunciaciones de asignación voluntarias en el sistema AVAT anual, se establecerá un procedimiento conforme al actual sistema de puntos, por el que el número máximo de días pendientes de asignación será de 7 días por tripulante. En caso de días de recuperación, se desarrollará un sistema similar, teniendo en cuenta sus características específicas en función de los días devengados conforme al artículo 85.

Las auto-asignaciones realizadas a través del sistema AVAT anual y mensual no podrán ser modificadas de manera obligatoria.

3. Los tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un mes completo, dos períodos de quince días, o un período de quince días y dos períodos de 7 u 8 días respectivamente. En el caso de que solicite un período de quince días y dos períodos de 7 días cada uno, la compañía podrá programar el día pendiente de asignar hasta completar los 30 días unido a cualquier de los períodos de 7 días de vacaciones que se le asigne.

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

No obstante, el piloto puede solicitar sus días de recuperación, juntos o separados, en período distinto al de sus vacaciones, excepto en período de verano. El tripulante disfrutará los días de recuperación que le correspondan dentro del año natural.

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

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

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

No obstante lo anterior, la empresa podrá asignar vacaciones a tripulantes en situación de destacados cuando las necesidades de la Flota lo aconsejen. A estos

tripulantes se les incluirá en la rotación total de la Flota, no perdiendo la situación de destacados durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

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

Mandos superiores

Estas normas no serán de aplicación a los tripulantes que por designación expresa de la Dirección ocupen cargos de Mando Superior en las Unidades Orgánicas correspondientes, como son:

- Director.
- Sr. Mánagers y Mánagers.
- Instructores e Inspectores.
- Oficiales de Seguridad en Vuelo.

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

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

A los Inspectores, Instructores y Oficiales de Seguridad en Vuelo, si hubiera más de uno de cualquiera de ellos, les serán de aplicación las normas generales recogidas en este Anexo.

Instructores.

Cuando a un instructor le coincida su período de vacaciones con un período programado de instrucción, tendrá prioridad este último.

B) Puntuación

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

	Puntos	1. ^a Quincena	2. ^a Quincena
Julio, agosto.	24	12	12
Septiembre.	16	10	6
Junio.	12	4	8
Abril, mayo.	8	4	4
Diciembre.	6	0	6
Enero.	4	4	0
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, Navidad, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

La valoración de las vacaciones disfrutadas, se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda, y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior si los hubiera. En caso de no resultar número

entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0'5 puntos.

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

Si se elige más de un período, los puntos que se devenguen en cada período no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales, se sumarán a las de los años anteriores el 31 de diciembre de cada año, y serán publicadas 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.

A los pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria, banalización, recolocación diferida, excedencia especial Iberia Express o Spring o cualquier otra situación de suspensión del contrato de trabajo por tiempo superior a un año, se les asignará la puntuación que resulte de sumar la que tenían al iniciar tal situación más el incremento medio mensual del tiempo permanecido en aquella, de todos los pilotos de su misma flota y función.

C) *Petición y asignación de períodos voluntarios*

Para los períodos solicitados voluntariamente por el piloto, tendrá prioridad el de menor número de puntos, y en caso de ser éste igual, el peticionario que tenga mayor antigüedad efectiva en la función.

La compañía, previo al inicio del periodo de solicitud anual, publicará tres listas ordenadas para cada base, flota y función, así como los cupos vacacionales.

Dichas listas de ordenación aportarán la siguiente información:

– Lista número 1. Orden para la solicitud de un período en verano. El criterio de ordenación de esta lista será: en primer lugar, aquellos que tengan derecho a disfrutar de un período de vacaciones en verano; entre aquellos que sí tengan derecho, se ordenará de menor a mayor número de puntos; y, en caso de empate, de mayor a menor antigüedad.

– Lista número 2. Orden para solicitar un mes completo en invierno o para realizar una solicitud en cualquier otro período. El criterio de ordenación de esta lista será el de menor a mayor número de puntos en primer lugar, y, en caso de empate, de mayor a menor antigüedad.

– Lista número 3. Orden para solicitar días de recuperación. El criterio de ordenación de esta lista será de mayor a menor antigüedad.

Para determinar los cupos vacacionales, se considerará el número de pilotos que pueden estar simultáneamente de vacaciones cada día del mes.

La asignación de vacaciones y días de recuperación se basará en el principio de «auto-asignación», de modo que cada piloto se auto-asignará su período o períodos de vacaciones en función del cupo disponible en el momento de realizar la solicitud. A su vez, la asignación dependerá de la posición que ocupe en las listas de ordenación. Todo ello, con independencia de que elija un mes completo, quincenas y/o semanas.

Durante el período de solicitud se abrirán tres ventanas de auto-asignación en función del período para el que se soliciten las vacaciones o los días de recuperación.

1. Primera ventana. Meses de verano o mes completo fuera del verano.
2. Segunda ventana. Dividida en 5 bloques, para petición de quincenas y/o semanas.
3. Tercera ventana. Días de recuperación, dividida en 3 bloques.

Podrán participar en cada bloque:

1. los pilotos que estén asignados a ese bloque.
2. los que no se les haya concedido una auto-asignación en el bloque anterior.
3. lo que no hayan realizado ninguna petición en bloques anteriores.

Una vez concedido un período solicitado, éste no podrá modificarse en ventanas o bloques posteriores.

En cada bloque se ofrecerá información al piloto del número de tripulantes que faltan por solicitar y que tienen prioridad sobre él, así como del cupo disponible en cada quincena/semana en función de dicha información.

Los tripulantes irán recibiendo información, a través de su correo electrónico corporativo, de la apertura de plazos, de las asignaciones consolidadas y las no consolidadas.

1. Vacaciones: Primera y segunda ventana.

El plazo global de petición de las vacaciones anuales para el año siguiente se abrirá el día 2 de octubre y se cerrará el día 27 de octubre del año anterior a aquel para el que se solicitan las vacaciones.

Inicialmente se abrirá una Primera ventana de petición, del 2 al 5 de octubre. Esta ventana será solo para solicitudes relativas a los cuatro meses de verano, si así le corresponde, y para solicitudes de un mes completo. Adicionalmente, del 6 al 7 de octubre, ambos incluidos, podrán acceder tripulantes a los que no se haya concedido una solicitud realizada entre el 2 y el 5 de octubre, con el fin de volver a realizar una nueva solicitud.

A continuación, se abrirá una Segunda ventana de petición, del 8 de octubre al 27 de octubre, que se dividirá a su vez en cinco bloques de petición de 4 días de duración cada uno, en los cuales, los pilotos podrán optar por periodos de vacaciones disponibles, por quincenas o semanas, teniendo en cuenta su posición y prioridad frente al resto. Los cinco bloques de petición son:

- Del 8 al 11 de octubre.
- Del 12 al 15 de octubre.
- Del 16 al 19 de octubre.
- Del 20 al 23 de octubre.
- Del 24 al 27 de octubre.

Para lograr una mayor satisfacción en la asignación de vacaciones, el piloto podrá optar por añadir un período de vacaciones alternativo por cada período solicitado. Este período alternativo no se podrá solicitar en la primera ventana.

Entre el 28 y el 30 de octubre, tras la finalización de las mencionadas ventanas, si no se ha producido la auto-asignación de algún período de vacaciones, se procederá a la asignación de vacaciones forzosas.

2. Días de recuperación: Tercera ventana.

El plazo de petición de los días de recuperación anuales para el año siguiente se abrirá el día 1 de noviembre y se cerrará el día 26 de noviembre del año anterior a aquel para el que se solicita.

Se abrirá un primer bloque, del 1 al 4 de noviembre, donde únicamente se podrán solicitar días de recuperación para la primera quincena del mes de enero.

A continuación, se abrirá un período de petición, del 15 al 26 de noviembre, que se dividirá a su vez en tres bloques de 4 días, en los cuales, los pilotos podrán solicitar días de recuperación para el resto del año.

Al igual que en vacaciones, los tripulantes irán realizando su solicitud en función de los cupos disponibles (por días) e irá recibiendo información, de las asignaciones consolidadas y las no consolidadas.

Al finalizar el período de auto-asignación y antes de la publicación se hará el proceso de asignación de días de recuperación forzosa para aquellos períodos que no se hayan asignado.

D) Asignación de períodos forzosos

Una vez finalizado cada período de asignación de períodos voluntarios, se procederá a la asignación de los períodos restantes con carácter forzoso.

Para ello se utilizará el excedente de cupo del proceso voluntario para asignarlo según las reglas que se recogen a continuación.

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

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

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

No obstante lo anterior, cada Flota no podrá dar más del sesenta por ciento de las vacaciones en cada uno de los períodos de enero a abril, de junio a septiembre y el compuesto por mayo, octubre, noviembre y diciembre con carácter forzoso.

En cuanto a la asignación forzosa de días de recuperación, ésta se realizará asignando períodos de como mínimo dos días, no existiendo obligación de que estén unidos a vacaciones e intentando que sean de la mayor duración posible según la disponibilidad de cupo.

Si no se solicitan períodos de vacaciones, dentro de los plazos establecidos, la empresa podrá asignar libremente las vacaciones, con el carácter de forzosas.

Exposición de los períodos asignados

El día 31 de octubre, la empresa expondrá y pondrá a disposición de los tripulantes, una lista por Flota, con la asignación de los períodos de vacaciones a cada tripulante.

Permutas

– Hasta el 5 de noviembre la empresa recibirá de los tripulantes las permutas que entre dos tripulantes de la misma Flota y especialidad hayan acordado. La permuta se hará por medio de una solicitud realizada por ambos interesados.

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

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

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

– Del día 6 al 20 de noviembre se confeccionará la lista de asignaciones definitiva para los tripulantes, publicándose y poniéndose a su disposición. No obstante, los tripulantes que no hubieran permutado hasta el 5 de noviembre podrán solicitarlo, y la empresa lo autorizará si la solicitud se realiza con 45 días de anticipación al inicio del período permutado.

Asignación de períodos no programados inicialmente.

Se desarrollará un sistema para la asignación mensual en el que se abrirán periódicamente dos ventanas de auto-asignación (una para vacaciones y otra para días de recuperación) en las cuales, el piloto con días pendientes de asignar podrá solicitar que se le asignen todos o parte de los mismos de acuerdo a sus preferencias (con las restricciones aplicables), según el cupo ofertado durante el mismo y el criterio general de puntos y antigüedad. Las vacaciones o días de recuperación así asignados tendrán el carácter de voluntarios, sin devengo de puntos en ningún caso.

Si tras lo anterior, no se cubriese todo el cupo ofertado se asignará con carácter forzoso entre el resto de los pilotos con días pendientes de asignar, según las necesidades de la compañía.

En caso de que por conceder un período de vacaciones o días de recuperación a un piloto según lo establecido en el párrafo primero de este apartado, no fuese posible programar a otro piloto con carácter forzoso el resto de días pendientes de asignar según las reglas establecidas en el convenio en cuanto a preaviso y separación entre períodos, se establecerá un criterio para dar preferencia a la asignación de los días de este último.

Enfermedad en vacaciones o días de recuperación.

El período de vacaciones o de días de recuperación que no se haya podido disfrutar por encontrarse el piloto en situación de enfermedad o accidente, se asignará con posterioridad. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente.

El período no disfrutado por esta causa se programará, por designación de la empresa, antes del 31 de diciembre del año en curso. Si no fuese posible, por continuar en tal fecha en situación de baja o no existir cupo disponible, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento o en el primer cupo disponible. La nueva asignación de este período de vacaciones o días de recuperación tendrá el mismo carácter (forzoso o voluntario) y la misma puntuación que tenía el período inicial.

Vacaciones específicas de verano.

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

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

2.º Por consiguiente, la empresa no está obligada a asignar los días de recuperación, ni un mes completo en dicha temporada. La prioridad en la designación en el período de verano será: primero las vacaciones voluntarias, en segundo lugar los días de recuperación, después las licencias no retribuidas y por último las vacaciones forzosas.

3.º Se entiende que el tripulante solo está interesado en las quincenas que solicita, y de no corresponderle alguna de ellas se reserva para disfrutarlas en el siguiente período de verano si le correspondiesen por su puntuación.

4.º El cupo de verano viene determinado a través del cálculo establecido en el artículo 84. En consecuencia, la renuncia a la petición para este cupo de vacaciones no implicará una modificación de dicho cupo en el año siguiente. La auto-asignación de un período voluntario de al menos 7 días dará por consumida la preferencia para el disfrute

de este cupo en ese año y no implicará modificación de cupo en el año siguiente por esta razón.

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

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

Los tripulantes en situación de destino tendrán cupos proporcionales a los de la Base principal con turnos independientes de la misma.

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

Disposición final.

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

Disposición transitoria.

Para la solicitud y asignación de vacaciones y días de recuperación correspondientes al año 2023 se aplicará el Anexo 6 del IX convenio colectivo.

En caso de que el desarrollo informático necesario para la implementación del sistema regulado en este anexo no estuviese disponible para la solicitud y asignación de vacaciones del año 2024 se continuará aplicando el Anexo 6 del IX convenio colectivo un año más.

Se constituirá un grupo de trabajo conjunto entre Sepla e Iberia con el fin de:

- Desarrollar un sistema de renuncia a la asignación completa, minimizando de esta manera el número de tripulantes que quieran asignarse la totalidad de sus vacaciones y no puedan hacerlo.

- Desarrollar el sistema AVAT mensual y posibles mejoras en el AVAT anual. Se estudiará la posibilidad una vez implementado este sistema, de poder no asignar vacaciones forzosas ni días de recuperación forzosos en el sistema AVAT anual.

ANEXO 7

Rotaciones de destacamento y destinos

A) Normas comunes

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

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

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

B) Puntuación

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

- Destacamentos 1,00 punto por mes.
- Destino inferior a dos años: 0,85 punto por mes.
- Destino superior a dos años: 0,60 punto por mes.
- El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponda por el coeficiente asignado a la misma.

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

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

– Los pilotos de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo, adquirirán como puntuación inicial la del piloto de su grupo y función que la tenga más alta.

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

– A los pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria se les asignará la puntuación que les corresponda de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 48.–.

C) Peticiones

– Las flotas ofertarán por escrito con la mayor antelación posible y como mínimo 15 días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamento, destino inferior a dos años o destino superior a dos años disponibles.

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

D) Asignación

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

Voluntario:

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

Forzoso:

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

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

– Cuando un piloto haya sido enviado forzoso a un destacamento o a un destino (inferior o superior a dos años), no podrá asignársele de nuevo otro turno forzoso de la

misma naturaleza, hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezca.

- Todo piloto enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro piloto, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque.
- Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal, serán consideradas como forzosas a todos los efectos.

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

ANEXO 8

Seguridad Social Complementaria

Artículo 1. *Enfermedad, maternidad y permiso paternidad.*

En las circunstancias y condiciones que se establecen en el párrafo siguiente, la compañía abonará un complemento sobre lo abonado por la Seguridad Social nacional, en caso de enfermedad, maternidad o permiso por paternidad, hasta el tope del 100 por 100 del sueldo base, antigüedad en su caso, prima por razón de viaje garantizada y plus familiar cuando corresponda, coste de vida, dieta de destacamento, e indemnización por destino, por el que corresponda en cada caso, pagas extraordinarias y paga de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones y primas que, con carácter general o pactado, se abonen a los pilotos que se encuentren en dicha situación.

A efectos del pago del complemento se distinguirá entre enfermedades de más de 14 días y hasta 14 días inclusive. En el primer caso, la compañía abonará el complemento desde el primer día de enfermedad; en la de menos de 15 días, el importe de tal complemento que correspondiera a los primeros siete días se destinará al Fondo Solidario de pilotos.

La persona a la que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos en y con cualquier mejora que afecte a los conceptos mencionados en el párrafo anterior, pactados o que se pacten, en la medida y momento en que se aplique al resto de los pilotos.

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

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

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

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

Artículo 3. *Normas comunes.*

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

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentársele, si el Servicio Médico de la compañía

opinase que las circunstancias que concurren en el tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes, que tendrán a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la compañía estimen que el personal afectado debe quedar incluido en los apartados A) y B) punto 3.º del anexo n.º 2 del convenio, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

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

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

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

En caso de enfermedad sobrevenida al tripulante en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a los controles establecidos en los párrafos anteriores, y se estará a lo dispuesto en el artículo 139.

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

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

En caso de destacamento o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo 2 del artículo 114 del vigente convenio.

Si, como consecuencia de las gestiones que efectúe el Servicio Médico de la compañía, se demostrase que el dictamen del facultativo de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social careciese de justificación real, tendrá derecho la compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera 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. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

Artículo 4. Recursos.

De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la compañía, podrá someter su caso, a partir del 31 día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca, y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la Resolución de un Tribunal Médico presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Madrid de entre los cualificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el piloto y otro designado por la Dirección de la compañía.

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

Si la Resolución fuera favorable al piloto se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

ANEXO 9

Representación, aplicación e interpretación del convenio

Artículo 1.

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

b) Los Delegados Sindicales serán once para Sepla y tendrán las garantías y facilidades que establece la normativa y la práctica vigente.

La compañía mantendrá el reconocimiento y garantías sindicales al número de Delegados reconocidos en el Acuerdo de 3-9-92 ó en el vigente en cada momento.

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

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

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

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

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

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

Ambas partes acuerdan que, en caso de finalización de la vigencia pactada para el presente convenio colectivo sin haberse conseguido la suscripción de un nuevo convenio, se mantendrá la aplicabilidad ultraactiva de las previsiones contenidas en este artículo, por un plazo adicional de un año sobre el establecido en la normativa de aplicación.

Artículo 2.

I. Un representante de la Sección Sindical de Sepla/Iberia, designado por la misma, formará parte de la Comisión de Seguimiento Económico y Social.

II. En dicha Comisión se informará, debatirá y se hará un seguimiento sobre:

1. Planes de la compañía en sus distintas áreas
2. Planes estratégicos
3. Evolución de la compañía y del sector
4. Medidas sociolaborales que pudieran afectar a los trabajadores

III. La periodicidad de las reuniones de la Comisión Económico y Social será trimestral, fijándose como día de la reunión el tercer jueves del último mes de cada

trimestre natural. Si dicho día fuese festivo la reunión se realizará el siguiente primer día hábil.

No obstante lo anterior, podrán convocarse reuniones extraordinarias de la Comisión, cuando a juicio de sus componentes se den las circunstancias precisas para ello.

IV. La Dirección de la compañía remitirá a los miembros de la Representación de los Trabajadores que componen la Comisión, previa a la celebración de cada reunión y con siete días de antelación, la documentación precisa en función de los temas a tratar y, en cualquier caso, la documentación básica que en la actualidad configura «la carta mensual».

Asimismo, se remitirá un resumen mensual de la actividad de la compañía.

V. Los Representantes de los Trabajadores en la Comisión de Seguimiento, en tanto en cuanto mantengan dicha condición, tendrán derecho al pase de libre circulación.

VI. Se mantiene en sus propios términos el Anexo I del Acta de 15 de octubre de 2003.

Artículo 3.

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

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

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

- Turnos de vacaciones.
- Rotaciones de destacamentos y destinos.
- Asimismo, recibirán notificación acerca de las sanciones muy graves y despidos que afecten a los pilotos.

La compañía informará a los Representantes de los pilotos de los perfiles de los vuelos que se realicen en cada momento así como de sus variaciones.

Artículo 4.

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

La representación de los pilotos en la misma estará integrada por tres pilotos en función de comandante, y otros tres en función de copiloto, designados preferentemente de entre los que han intervenido en la deliberación del presente convenio y por el mismo procedimiento.

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

Sin perjuicio de la competencia de la Jurisdicción Laboral y de lo establecido en los artículos precedentes de este Anexo, la Comisión de Interpretación tendrá competencias en aquellos temas relacionados con la interpretación del convenio.

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

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

Artículo 5.

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

ANEXO 10

Acuerdos de colaboración mutua y estabilidad del empleo

Se establecen unas garantías de colaboración de colaboración mutua entre Iberia y el colectivo de pilotos, representado por la sección sindical de Sepla, y de estabilidad en el empleo que se recogen a continuación

Scope Clause

1. General

1.1 Se reconoce que Iberia L.A.E., S.A. Operadora S.U. (en adelante Iberia Operadora) opera en un entorno en el que se requiere una mayor flexibilidad y facilidad para poner en práctica decisiones comerciales rápidamente. Iberia Operadora reconoce la contribución que ya ha aportado la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora en este contexto. La Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora está de acuerdo en seguir colaborando en el programa comercial de la aerolínea y en cualquier cambio que se haga a corto plazo en estos programas.

1.2 A fin de permitir que la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora actúe en la confianza de que los intereses de los pilotos se van a proteger y mejorar, ahora y en el futuro, se han alcanzado acuerdos específicos entre Iberia Operadora y la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora que cubren temas tales como los salarios, la estructura salarial de la antigüedad, y acuerdos sobre la planificación. Asimismo, el despliegue actual de aviones y tripulaciones técnicas estará sujeto a una revisión retrospectiva. Iberia Operadora se obliga a proporcionar a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora información suficientemente completa que permita que dicha revisión sea significativa. Además, Iberia Operadora proporcionará información amplia sobre consideraciones comerciales y de planificación en reuniones regulares que mantendrá con los representantes designados de la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora. Las aportaciones prácticas con las que la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora pueda contribuir se abordarán en conversaciones internas, con la Dirección de Iberia Operadora.

1.3 Para ello, la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora acuerda no limitar el despliegue de aviones para obtener el mayor beneficio económico y comercial, incluyendo la introducción de nuevos aviones en el servicio de Iberia Operadora. Se reconoce que solo a través de dicha cooperación puede Iberia Operadora hacer que el plan para gestionar su futuro se beneficie plenamente de las oportunidades comerciales que surjan para superar las dificultades a las que tiene que hacer frente en la actualidad la aerolínea y para asegurar un futuro viable para sus empleados actuales.

2. Seguridad en el empleo-tripulaciones técnicas de iberia Operadora.

2.1 El objetivo de este acuerdo es promover la seguridad en el empleo y las oportunidades de carrera profesional de los pilotos del escalafón de Iberia Operadora. El presente acuerdo pretende tener en cuenta las preocupaciones que la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora tiene en relación con la seguridad en el empleo y el desarrollo de la carrera profesional, sin obstaculizar el desarrollo comercial de Iberia Operadora.

2.2 Iberia Operadora y la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora acuerdan que con la excepción de las operaciones incluidas en los apartados de Franquicias, Wet Lease e Iberia Express todos los vuelos, realizados en un avión de Iberia Operadora (Propio o Arrendado) o con imagen de Iberia Operadora (color y logotipo), serán operados por pilotos de Iberia Operadora y con independencia del tamaño de la aeronave y del certificado de Operador Aéreo con el que opere dicho avión.

2.3 Esto no quiere decir que los pilotos de Iberia Operadora operen únicamente aviones de Iberia Operadora.

2.4 En los contratos de franquicia suscritos por Iberia Operadora, actualmente con Air Nostrum, así como en los que en el futuro pueda suscribir, se aplicará como regla general, una limitación consistente en que no puedan llevarse a cabo las operaciones previstas con aviones de más de 100 plazas. En caso de que los aviones destinados a operar la franquicia tengan más de 100 plazas, su peso máximo certificado (MTOW - Maximum Take Off Weight-), no podrá exceder de 52.000 Kg ni llevar más de 100 pasajeros.

Iberia Operadora se compromete a no llevar a cabo ninguna franquicia para operaciones de Largo Radio, vuelos de más de 6 horas de tiempo de vuelo, sin acuerdo con la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora.

2.5 Iberia Operadora no tiene ningún avión dedicado a la carga ni tiene intención de tenerlo en estos momentos. Iberia Operadora se compromete a consultar a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora en caso de que las circunstancias cambien.

Los puestos de comandante de cualquier avión carguero que pudiera ser contratado por Iberia Operadora en el futuro, estarán disponibles para que los pilotos de Iberia Operadora puedan optar a los mismos.

2.6 Hay pocas circunstancias, si las hay, en las que Iberia Operadora trataría de entregar los vuelos rentables a otro Operador, eligiendo las operaciones de código compartido por encima de los servicios operados por Iberia Operadora. No obstante, a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora le sigue preocupando que dichos acuerdos de código compartido puedan afectar negativamente a las oportunidades de vuelo de los pilotos de Iberia Operadora.

En caso de que Iberia Operadora pretendiera entregar vuelos rentables para celebrar un acuerdo más amplio (sustituyendo estos vuelos por un código compartido) y dicho acuerdo redujera directamente las oportunidades de vuelo de los pilotos de Iberia Operadora, Iberia Operadora se compromete a consultar a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora antes de suscribir ninguno de estos acuerdos de código compartido.

2.7 En caso de una posible fusión o absorción, Iberia Operadora consultará a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora de acuerdo con la legislación en materia laboral vigente en ese momento.

2.8 Iberia Operadora, salvo lo establecido respecto de Iberia Express, no pretende ceder slots a otros operadores. Si surgiese alguna circunstancia excepcional que implicase que dicha intención no se puede cumplir, se seguirá el procedimiento indicado en los «Procedimientos de Negociación - Iberia Operadora/Sección Sindical de Sepla en Iberia» (Punto 3).

2.9 Iberia Operadora entiende la preocupación de la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora acerca de que las compañías con las que Iberia Operadora tiene acuerdos de código compartido o alianzas, puedan tener compromisos adquiridos con los representantes de sus pilotos en relación con el impacto que dichos acuerdos pudieran tener en sus propias tripulaciones. Iberia Operadora se compromete a consultar con la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora, con la mayor brevedad, el posible impacto de cualquier alianza o acuerdo de código compartido que se proponga antes de que éste se concluya. El objetivo de esta cláusula es asegurar que dichos acuerdos no tendrán un impacto negativo sobre las horas de vuelo previstas para los pilotos de Iberia Operadora.

2.10 Iberia Operadora informará a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora, a la mayor brevedad posible, de los detalles de cualquier wet lease de corta

duración que pueda ser necesario para cubrir acontecimientos imprevistos (incluyendo, por ejemplo pero no limitado a, operaciones de mantenimiento no programado).

Para otras circunstancias que no sean excepcionales, las notificaciones a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora se realizarán antes de que se lleve a cabo el wet lease e incluirán detalles sobre la duración, el operador, tipo de aeronave y servicio realizado. Si tuviese algún efecto sobre la contratación, planificación de niveles, las oportunidades de promoción o cambios de flotas, Iberia Operadora se compromete a asegurar que ningún piloto se vea perjudicado por dichos acuerdos.

Los wet lease de corta duración tienen una duración que se extiende dentro de una temporada de programación. Es necesario que haya una interrupción de al menos 7 días entre el fin de un contrato de wet lease y el inicio de un segundo contrato para una aeronave similar si se va a considerar que el segundo periodo es independiente del primero.

Si surgiese alguna circunstancia en la que hubiese que considerar un wet lease de mayor duración, Iberia Operadora y la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora se reunirán para determinar los acuerdos que resultarán de aplicación.

No obstante lo anterior, Iberia Operadora se compromete a no realizar en régimen de wet-lease, una producción que supere el 3% del total de la producción de Horas Bloque pasaje anuales (horas voladas por pilotos de Iberia Operadora más horas voladas en régimen de wet lease).

Iberia Operadora se compromete a no realizar producción en régimen de wet-lease mientras esté en vigor un procedimiento de despido colectivo de carácter obligatorio o mientras exista exceso de plantilla de pilotos.

Fuerza Mayor: se acepta que Iberia Operadora tenga que hacer frente a una circunstancia imprevista que constituya una importante amenaza para la empresa.

3. Procedimientos de negociación Iberia Operadora/Sección Sindical de Sepla en Iberia.

3.1 Ambas partes confirman que los apartados siguientes configuran el actual proceso de negociación entre Iberia Operadora y la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora, a los efectos de este Anexo.

3.2 La finalidad de los apartados 3.3 y 3.4 que figuran más adelante es asegurar que estos temas y propuestas se planteen antes de tomar decisiones o contraer compromisos.

3.3 Se creará un grupo de trabajo conjunto que se reúna, como mínimo, cada seis meses. Este grupo:

- Estará informado de las presiones competitivas que soporta Iberia Operadora.
- Debatirá los futuros planes de negocio, incluyendo los planes sobre las flotas y su actualización.

3.4 Por medio del presente se acepta que Iberia Operadora, antes de tomar ninguna decisión, informará con antelación suficiente de las razones que subyacen detrás de cualquier cambio que se proponga de los planes sobre las flotas para que éstas se entiendan por completo. Este grupo tendrá acceso a toda la información pertinente.

3.5 Se entiende que cualquiera de las partes podrá hacer uso del proceso de negociación incluido en el apartado 3.1 anterior para:

- Plantear cualquier asunto que preocupe al grupo de trabajo.
- Tratar cualquier propuesta hecha por Iberia Operadora que afecte a los acuerdos industriales vigentes.

3.6 Se acuerda que la información que se aborde en el grupo se mantendrá de manera confidencial, salvo que los miembros acuerden otra cosa

4. Vueling.

Iberia Operadora se compromete a no ceder el código Iberia a Vueling en Madrid, por encima del 4% de las Horas Bloque pasaje anuales operadas por Iberia Operadora a o desde el hub (Madrid).

Iberia Operadora no facilitará código IB a aquellas operaciones de Largo Radio (vuelos de más de 6 horas de tiempo de vuelo) que pueda realizar Vueling.

5. British Airways.

Iberia Operadora obtendrá un compromiso de IAG de que:

1. British Airways no operará vuelos de pasajeros de Largo Radio desde el Hub de Madrid o Barcelona.

2. British Airways operará vuelos al hub de Madrid solo desde el Reino Unido.

6. Operación regional.

En caso de que Iberia Operadora decidiera afrontar las operaciones de tráfico Regional fuera del modelo de franquicia, ambas partes se comprometen a llegar a un acuerdo sobre las condiciones en las que se llevará a cabo dicha operación por parte de los pilotos del escalafón de Iberia Operadora.

7. Iberia Express.

1. Principios Generales

– Iberia Operadora e Iberia Express son dos compañías que operan con sus respectivos AOC y condiciones laborales propias y diferenciadas.

– El acuerdo entre Iberia Operadora e Iberia Express, de febrero de 2014, por el cual se implanta un modelo, conforme a un esquema de reserva y reparto de plazas de comandante, que permite que los copilotos de Iberia Operadora puedan prestar servicios como comandantes en Iberia Express, estará en vigor hasta que se pueda formalizar la oferta al último de los copilotos de Iberia Operadora, en los términos indicados en el Punto 4 y no podrá ser resuelto unilateralmente por ninguna de las partes.

– Dicho modelo será solo de aplicación respecto de los copilotos contratados por Iberia Operadora a la fecha de la firma del texto articulado del VIII convenio colectivo, y estará vigente hasta que el último de ellos haya recibido la correspondiente oferta conforme a las previsiones del Punto 4.

En el supuesto de que existiese alguna contradicción entre lo estipulado en el apartado 7 del anexo 10 y lo regulado en el resto del convenio colectivo, prevalecerá lo dispuesto en este anexo.

2. Límites.

El ratio de crecimiento de aviones de Corto y Medio Radio, entre Iberia Operadora e Iberia Express, será de 1:1. A estos efectos, no computarán los aviones A-321 XLR, que son aviones dedicados a la operación de Largo Radio.

La entrada de nuevos aviones se producirá, alternativamente, en Iberia Operadora o en Iberia Express respetando siempre el ratio 1:1, aunque se admite que pueda producirse una diferencia entre ambas compañías, en determinados momentos, siempre que la misma sea igual a uno.

Asimismo, la producción total de Iberia Express, medida en AKOs, no podrá superar nunca el 15% de los AKOs totales producidos por Iberia Operadora.

3. Cobertura vacantes comandantes en Iberia Express.

Para la cobertura de las vacantes de comandante que se puedan producir en Iberia Express, cualquiera que sea el origen de las mismas, se ofertarán cuatro plazas de

comandante a copilotos de Iberia Operadora y una plaza de comandante a copilotos de Iberia Express.

El orden en que se producirá la suelta será:

- 1.º Iberia Operadora.
- 2.º Iberia Operadora.
- 3.º Iberia Operadora.
- 4.º Iberia Operadora.
- 5.º Iberia Express.

El número de orden se reiniciará una vez producida la 5.ª suelta.

Durante la vigencia del ratio 4:1 y por cada suelta en Iberia Express de uno de sus actuales copilotos, se producirá una suelta adicional en Corto y Medio Radio a la que marca su crew index (actualmente 5) en Iberia Operadora.

De igual forma, en el supuesto de que existan vacantes no generadas por nuevos aviones se aplicará este mismo criterio en cuanto a ratio y orden.

La referida proporción de 4:1 se mantendrá hasta que todos los copilotos de Iberia Operadora afectados por este Acuerdo hayan recibido la correspondiente oferta en los términos del Punto 4.

En tanto en cuanto se mantenga el ratio 4:1, por cada nuevo avión de Corto y Medio Radio que entre en Iberia Operadora, habrá que dar una suelta adicional (6 sueltas por cada avión) en Iberia Operadora. Dicho compromiso finalizará cuando se produzca la suelta, conforme a dicha proporción, del último de los copilotos de Iberia Express en alta en dicha empresa a la fecha de la firma del citado Acuerdo de febrero de 2014 y que no haya optado por solicitar su incorporación en Iberia Operadora, conforme al Punto 6 del VIII convenio colectivo. A partir de ese momento, todas las vacantes de comandante que se generen en Iberia Express serán para los copilotos de Iberia Operadora afectados por este Acuerdo.

Se incorpora al convenio colectivo el acta de 5 de junio de 2015 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia respecto a la interpretación, aclaración y aplicación de este apartado 3.

4. Procedimiento suelta de comandantes para los copilotos de Iberia Operadora

– Iberia Operadora ofrecerá a los copilotos a los que les resulte de aplicación lo previsto en este apartado 7 del anexo 10, por orden de antigüedad técnica, la posibilidad de acceder a las plazas que se oferten para la suelta de comandantes en Iberia Express. Dicha oferta lo será por una sola vez y siendo la aceptación de los copilotos de Iberia Operadora voluntaria, se entenderá cumplido el compromiso de Iberia Operadora con la oferta, aunque esta sea rechazada, no pudiendo el copiloto, en este caso, optar nuevamente. No obstante lo anterior, dicho compromiso no será cumplido hasta que se oferte al piloto una vacante con base en Madrid, salvo que el piloto acepte voluntariamente otra base. La oferta, que será progresiva conforme a las vacantes que se vayan produciendo, se comunicará al copiloto afectado, informando simultáneamente a la Sección Sindical de Sepla en Iberia Operadora. Se crea una Comisión Paritaria que analizará las situaciones excepcionales que pudieran concurrir.

– Los copilotos de Iberia Operadora que accedan a las referidas plazas de comandantes en Iberia Express lo harán bajo las condiciones que se detallan a continuación y en el punto 5 siguiente –resultándoles todas ellas de aplicación mientras se encuentren en situación de Excedencia Especial Iberia Express–:

A. Suspensión temporal del contrato de trabajo en Iberia Operadora, a través de una Excedencia Especial Iberia Express, con las siguientes condiciones:

- Esta figura tendrá los mismos efectos jurídicos que la Excedencia forzosa prevista en el artículo 46.1 del Estatuto de los trabajadores.

- El piloto tendrá derecho a reserva de puesto de trabajo y mantendrá los mismos derechos que tendría de haber continuado prestando servicios en Iberia Operadora, por ejemplo antigüedad administrativa, antigüedad técnica, días de recuperación, promoción, etc.

A los efectos del cumplimiento de las condiciones previstas en el Artículo 35 se tendrán en consideración los servicios prestados en Iberia Express.

- Se concederá por 3 años, que podrán ser prorrogados, por años completos, hasta un máximo de 5 años en total. No obstante, si durante el periodo de Excedencia Especial Iberia Express le correspondiese su suelta en Iberia Operadora, lo que ésta le comunicará oportunamente, podrá reincorporarse a Iberia Operadora con un preaviso de 6 meses.

- Durante el periodo de suspensión temporal mantendrán el mismo derecho a los billetes que el resto de los pilotos de Iberia Operadora para él y sus beneficiarios.

- A la finalización de la Excedencia Especial Iberia Express tendrá derecho inexcusable e inmediato a la reincorporación en Iberia Operadora. En caso de que no se produjera la reincorporación se aplicarán los efectos jurídicos del despido nulo.

- La referida Excedencia Especial Iberia Express finalizará y el piloto se reincorporará a Iberia Operadora de manera inmediata, en caso de pérdida de licencia, en las condiciones previstas en el convenio colectivo para la situación de Cese Definitivo en Vuelo por pérdida de Licencia.

- En caso de que el piloto tuviera que dejar de prestar servicio en Iberia Express por cese involuntario (despido colectivo, despido objetivo o despido disciplinario declarado improcedente), el piloto tendrá derecho a reincorporarse en Iberia Operadora el siguiente día al de causar baja en Iberia Express, con independencia del tiempo transcurrido desde que se concedió la Excedencia Especial Iberia Express.

B. Alta en Iberia Express:

- De acuerdo al convenio colectivo.

5. Compensación

Los copilotos de Iberia Operadora que se suelten como comandantes en Iberia Express percibirán una indemnización compensatoria consistente en:

– Durante los 3 años de Excedencia Especial Iberia Express se les abonará, por cada anualidad, la suma de las siguientes cantidades:

- Cantidad que resulte de la diferencia de retribución que percibirá como comandante en Iberia Express y la retribución percibida en Iberia Operadora. A esos efectos, para el cálculo de la retribución a percibir en Iberia Express, se tendrá en consideración la retribución fija correspondiente al Nivel medio que como comandante le corresponderá en Iberia Express, en función del tiempo que va a permanecer allí y considerando la media de las variables del año anterior en dicha compañía. Para el cálculo de la retribución percibida en Iberia Operadora, se tendrá en cuenta, para las retribuciones fijas, las percibidas en el momento en que se produzca la suspensión temporal del contrato y para las variables, las medias de los variables por flota/función de los 12 meses anteriores y al precio del momento de la suspensión, incluyendo asimismo el importe correspondiente a la Renuncia a la recogida e indemnización anual de vestuario y las aportaciones de la empresa al Fondo Social, Fondo Mutuo, Fondo Solidario y Concierto Colectivo de Vida.

- Cantidad, a tanto alzado, recogida en el Anexo 1, I), que compensaría el valor estimado de la Prima de comandante.

El cálculo de la indemnización compensatoria que corresponda al piloto, se efectuará al inicio de la Excedencia Especial Iberia Express, quedando fijada en ese momento la suma total a percibir por el piloto durante los 3 años de duración de la misma.

Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe. El primer pago se producirá en el momento de la suspensión por Excedencia Especial Iberia Express y el resto cada doce meses contados a partir de dicha fecha.

– En caso de que se prorrogue la Excedencia Especial Iberia Express, la indemnización compensatoria a abonar al piloto, por cada anualidad, será calculada nuevamente con los mismos parámetros anteriores, a excepción de la retribución de referencia en Iberia Express que será la que corresponda al nivel que ostente en Iberia Express en ese momento.

La distribución y pago se hará en la misma forma descrita anteriormente.

– En relación con las cotizaciones al Fondo Solidario, si el piloto quiere mantenerse de alta en el mismo, deberá aceptar que las aportaciones de la empresa a dicho Fondo, que se han tenido en cuenta para calcular el importe de la indemnización a satisfacer al piloto, se descuenten de la misma y que, asimismo, se detraiga la cuantía correspondiente a las aportaciones del piloto a dicho Fondo. Dichos importes serán ingresados por la empresa en el Fondo Solidario. Si el piloto no deseara mantenerse en alta en dicho Fondo, el importe correspondiente a las aportaciones de la empresa no se tendrá en consideración para el cálculo de la indemnización.

– En el supuesto de que el piloto haya percibido un pago anual y se reincorpore a Iberia Operadora antes de que finalicen los 12 meses que justifican dicho abono, deberá devolver a Iberia Operadora la parte prorrateada del mismo.

– No obstante lo establecido en puntos anteriores, para aquellos pilotos que se encuentren en situación de Excedencia Especial Iberia Express, la indemnización compensatoria se regularizará anualmente teniendo en consideración las revisiones salariales y de los demás conceptos retributivos que se hubieran producido en Iberia Operadora, así como los cambios de nivel y antigüedad que les hubieran podido corresponder en Iberia Operadora, al igual que cualesquiera otros cambios que hubieran supuesto o supongan un incremento salarial o retributivo en Iberia EXPRESS durante la mencionada situación de Excedencia Especial.

– Adicionalmente, esta regularización tendrá en cuenta las retribuciones efectivamente percibidas por el piloto en Iberia Express. Para ello, se estudiarán las situaciones individuales que puedan producir desviaciones significativas sobre el supuesto general respecto al cual se realizaron los cálculos iniciales.

8. Level.

Level no comenzará a operar desde/hacia el Hub de Madrid salvo acuerdo con la Sección Sindical de Sepla en Iberia.

ANEXO 11

Cesión de días libres y/o de descanso

En el presente anexo se regulan los días de ocupación adicional resultantes de la cesión de días libres y/o de descanso recogidas en el artículo 81.

1. La oferta de días de ocupación adicional tendrá que realizarse ajustándose a alguna de las siguientes opciones en función del número de días que se oferten. Esta oferta deberá realizarse antes del 1 de septiembre del año anterior:

N.º días ofertados	Mes/meses en que se ofertan
1	julio, o agosto.
2	1 día en julio + 1 día en agosto.

N.º días ofertados	Mes/meses en que se ofertan
3	1 día en julio + 1 día en agosto + 1 día en junio o septiembre.
	2 días en julio + 1 día en agosto.
	1 día en julio + 2 días en agosto.
4	1 día en cada mes.
	2 días en julio + 1 día en agosto + 1 día en junio o septiembre.
	1 día en julio + 2 días en agosto + 1 día en junio o septiembre.
	2 días en julio + 2 días en agosto.
5	1 día en junio + 2 días en julio + 1 día en agosto + 1 día en septiembre.
	1 día en junio + 1 día en julio + 2 días en agosto + 1 día en septiembre.
	2 días en julio + 2 días en agosto + 1 día en junio o septiembre.
6	1 día en junio + 2 días en julio + 2 días en agosto + 1 día en septiembre.
7	1 día en junio + 2 días en julio + 2 días en agosto + 2 días en septiembre.
	2 días en junio + 2 días en julio + 2 días en agosto + 1 día en septiembre.
8	2 días en cada mes.

2. Dado que la compañía dimensionará su plantilla teniendo en cuenta el programa comercial previsto y considerando un 75% de la oferta de cesión de días realizada por cada piloto, en enero se comunicarán los días adicionales de ocupación que utilizará en función de la oferta realizada por el mismo y según lo establecido a continuación:

N.º días ofertados	Días considerados a la hora de dimensionar la plantilla
1	1
2	2
3	2
4	3
5	4
6	5
7	5
8	6

3. La programación de los días anteriores, se realizará conforme a la distribución señalada en la siguiente tabla de acuerdo a la oferta realizada por el piloto.

N.º días asignados	Mes/meses en que se asignan
1	Julio o agosto.
2	1 día en julio + 1 día en agosto.
3	1 día en julio + 1 día en agosto + 1 día en junio o septiembre.
	2 días en julio + 1 día en agosto.
	1 día en julio + 2 días en agosto.

N.º días asignados	Mes/meses en que se asignan
4	1 día en cada mes.
	2 días en julio + 1 día en agosto + 1 día en junio o septiembre.
	1 día en julio + 2 días en agosto + 1 día en junio o septiembre.
	2 días en julio + 2 días en agosto.
5	1 día en junio + 2 días en julio + 1 día en agosto + 1 día en septiembre.
	1 día en junio + 1 día en julio + 2 días en agosto + 1 día en septiembre.
	2 días en julio + 2 días en agosto + 1 día en junio o septiembre.
6	1 día en junio + 2 días en julio + 2 días en agosto + 1 día en septiembre.
	2 días en junio + 1 día en julio + 1 día en agosto + 2 días en septiembre.
	2 días en junio + 2 días en julio + 1 día en agosto + 1 día en septiembre.
	1 día en junio + 1 día en julio + 2 días en agosto + 2 días en septiembre.
	1 día en junio + 2 días en julio + 1 día en agosto + 2 días en septiembre.
	2 días en julio + 2 días en agosto + 2 días en junio o septiembre.
2 días en junio + 1 día en julio + 2 días en agosto + 1 día en septiembre.	

4. Adicionalmente, la solicitud y programación de un día de ocupación adicional estará sometida a las siguientes premisas:

– En caso de que solicite licencia no retribuida en junio y/o septiembre y estuviese previsto que el piloto tuviese días de ocupación adicional en ese mes/meses, se anulará, para dichos meses, la asignación de días adicionales de ocupación inicialmente comunicada.

Si la solicitud se refiere a los meses de julio y/o agosto, se mantendrá la asignación de días adicionales de ocupación inicialmente comunicada y los días de licencia no retribuida prorratearán los días libres.

– Para aquellos pilotos acogidos a lo establecido en el artículo 86.1, se suspenderá el disfrute de ese artículo durante el mes/meses en que se programe uno o dos días de ocupación adicional. No obstante, este mes/meses se tendrá en cuenta en el cómputo de los dos años de duración de la ejecución opcional del coeficiente de programación.

– Para aquellos pilotos acogidos a la reducción de jornada regulada en el artículo 86.3 se estará a lo dispuesto en el punto anterior.

– En caso de que el piloto solicite una reducción de jornada por guarda legal, en la modalidad GL2, para alguno de los meses en los que había cedido uno o dos días libres o de descanso, se anulará, para dichos meses, la asignación de días adicionales de ocupación inicialmente comunicada, con el fin de que pueda hacer un disfrute efectivo de la reducción. Si la guarda legal (GL2) solicitada incluyese los meses de julio y agosto, los días adicionales de ocupación asignados en el mes/meses no coincidentes con la reducción de guarda legal podrán serle finalmente programados conforme a las necesidades operativas de la compañía.

Si el piloto anulase la petición de guarda legal para esos meses, los días adicionales de ocupación podrán serle finalmente programados conforme a las necesidades operativas de la compañía.

– En el caso de que el piloto solicite una reducción de jornada por guarda legal en el mes de julio o agosto, en la modalidad GL1, se le programarán días de ocupación adicional en los meses restantes, según su solicitud y los criterios establecidos en puntos anteriores.

En el caso de que el piloto solicite una reducción de jornada por guarda legal en el mes de julio y agosto, en la modalidad GL1, los días adicionales de ocupación que haya ofrecido para junio y/o septiembre podrán serle programados en función de las necesidades operativas de la compañía.

En el caso de que el piloto solicite una reducción de jornada por guarda legal en junio y/o septiembre, en la modalidad GL1, se le programarán días de ocupación adicional en los meses restantes según su solicitud y los criterios establecidos en puntos anteriores.

5. Dadas las incidencias que pueden producirse, tras la comunicación realizada en enero, en los días libres y/o de descanso cedidos, se establecen las siguientes reglas:

– En caso de enfermedad, accidente, cese temporal o definitivo en vuelo o situaciones de naturaleza similar que se produzcan antes de que publique la programación mensual no corresponderá el abono de la compensación establecida en el artículo 131. En este supuesto, el límite anual de horas de vuelo resultante tras haber aumentado el límite según lo dispuesto en el artículo 90 se reducirá en 6 horas por cada día de ocupación adicional no realizado.

– En caso de enfermedad, accidente o situaciones de naturaleza similar que se produzcan una vez publicada la programación mensual, se procederá al abono de la compensación establecida en el Artículo 131. No obstante, el/los día/s cedido/s que no han podido ser efectivamente utilizados en ese mes se programarán entre octubre y diciembre de ese año, según las necesidades de la compañía.

– En caso de cancelación de un servicio o serie de servicios, por causa no imputable al piloto, se procederá al abono de la compensación establecida en el artículo 131.

ANEXO 12

Operación A-321 XLR Largo Radio

Los términos y condiciones de la operación A-321 XLR Largo Radio son los siguientes:

a) Lo recogido en este Anexo se aplicará a aquellos pilotos que realicen vuelos de la operación A-321 XLR Largo Radio, entendiéndose ésta como la realización de etapas de más de 6 horas con aviones A-321 XLR.

Lo anterior no es obstáculo para que un tripulante que no esté adscrito a la operación de A-321 XLR Largo Radio pueda operar este avión para realizar un vuelo VCM.

b) El avión operará con dos pilotos en aquellos destinos en los que los aviones de Largo Radio operen con la tripulación mínima.

c) A los efectos de lo dispuesto en este Anexo se entenderá lo siguiente:

«VL» = día de vuelo que contiene total o parcialmente una etapa de más de 6 horas de duración o día en destino entre dos etapas de más de 6 horas de duración

«VCM» = día de vuelo en que ninguna de las etapas supere las 6 horas de duración.

d) Adscripción de tripulantes:

– Solo podrán quedar adscritos a esta operación pilotos de Corto y Medio Radio de la base de Madrid.

– Comandantes. Quedarán adscritos a la operación A-321 XLR Largo Radio todos los comandantes pertenecientes a las flotas de Corto y Medio Radio, que voluntariamente así lo soliciten.

En caso de no contar con voluntarios suficientes, se ofertará a aquellos comandantes adscritos a esta operación la posibilidad de realizar un número de pairings con vuelos VL superior al máximo establecido en el apartado h) de este Anexo.

Si aun así no se cubriesen todas las necesidades, se ofertará a los copilotos la promoción a comandante de Corto y Medio Radio, conforme a lo establecido en el artículo 38. Estos comandantes realizarán, principalmente, funciones de comandante en la operación A-321 XLR Largo Radio, aplicándose en este caso la misma regulación prevista en este Anexo para los copilotos, en el apartado h). Esta regulación se

mantendrá, únicamente, en tanto en cuanto sea necesario para poder cubrir las necesidades de comandante en la operación A-321 XLR Largo Radio.

– Copilotos. Quedarán adscritos a la operación A-321 XLR Largo Radio los copilotos de las flotas de Corto y Medio Radio que, reuniendo los requisitos establecidos por la compañía, voluntariamente así lo soliciten. En caso de no contar con voluntarios suficientes, la adscripción se producirá con carácter forzoso por orden inverso de antigüedad técnica entre aquellos que reúnan los requisitos.

e) Preaviso.

Para los pilotos que hayan accedido a la operación A321 XLR Largo Radio se establece un preaviso mínimo de 6 meses antes de solicitar su regreso a la operación estándar de Corto y Medio Radio, salvo causa médica justificada.

Igualmente, para poder ser asignado a la flotas de Largo Radio deberán preavisar con al menos 3 meses de antelación.

f) Retribuciones:

– Comandantes. Percibirán la cantidad recogida específicamente para esta operación en el Anexo 1B en función del número de vuelos VL.

A los efectos del apartado h) del artículo 35, el comandante adscrito a la operación A-321 XLR tendrá la misma consideración que un comandante adscrito a las flotas de Largo Radio.

– Copilotos. Según lo establecido en el artículo 35 y, dado que realizarán fundamentalmente vuelos VL, si el copiloto que accediese a esta operación no hubiera alcanzado todavía el nivel 9, pasará automáticamente a dicho nivel cuando se produzca la realización del primer vuelo de la operación A-321 XLR Largo Radio.

En el caso de que un copiloto que hubiera devengado el nivel salarial 9 pasase a la operación de Corto y Medio Radio estándar, pasará a encuadrarse en el nivel salarial que corresponda según el tiempo que efectivamente haya permanecido en la compañía.

A los efectos del apartado h) del artículo 35, el copiloto adscrito a la operación A-321 XLR tendrá la misma consideración que un copiloto adscritos a las flotas de Largo Radio.

g) Límite mensual máximo de horas de vuelo:

Vuelos de más de 6 hrs/mes	Máx hrs/mes
0	100
1	97
2	94
3	90
4	85

h) Programación:

– Comandantes. Se programarán, como máximo, 2 pairings al mes con vuelos VL. El mes en que se asigne un bloque de imaginarias, el límite será de 3 pairings con vuelos VL, siempre y cuando al menos uno de ellos sea asignado en el bloque de imaginarias.

– Copilotos. Se programarán, como máximo, 4 pairings al mes con vuelos VL.

i) Días libres.

Se aplicará lo establecido en el artículo 94 para las flotas de Corto y Medio Radio.

En caso de que en un mismo mes se programen al menos 1 pairing con vuelos VL, con una duración de tres días de ocupación, se garantiza un mínimo de 9 días libres en

ese mes, no pudiendo ser la suma de los días libres más los días de descanso en base inferior a 14 en un mes.

j) Descanso.

La posibilidad regulada en el párrafo 7 del artículo 98 del convenio colectivo relativa a poder programar actividades compatibles en el tiempo no cubierto por un periodo de descanso, en el mismo día en que finaliza o comienza dicho descanso, solo podrá realizarse en pairings con vuelos VL hasta en un máximo de 2 ocasiones en los meses de 31 días y hasta en un máximo de 3 ocasiones en el resto de meses.

k) Serie de servicios:

– Si la serie de servicios está compuesta en exclusiva por pairings VL, la programación de la serie de servicios tendrá una duración máxima de 8 días, pudiendo programarse solo una vez al mes. En ejecución y para completar los servicios programados mensualmente a cada piloto, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de 10 días.

Tras la finalización de la serie de servicios se programarán como mínimo 2 días de descanso, seguidos de un 1 día libre

– Si la serie de servicios está compuesta por vuelos VL y vuelos VCM (series de servicio mixtas), la duración máxima de esta serie será de 6 días en programación y 8 en ejecución. No se podrán programar series de servicio mixtas que contengan más de 2 días con vuelos VCM.

Una serie de servicios programada al límite y conforme a alguno de los patrones siguientes, tendrá que cumplir los requisitos recogidos a continuación:

- VCM VCM + VL VL VL VL ó
- VCM + VL VL VL VL VL.

Tras 1 ó 2 días (según el patrón) de realizar vuelos VCM, tendrá que programarse un descanso mínimo en base de 16 horas. Tras la finalización de un pairing con vuelos VL habrán de programarse, como mínimo, dos días de descanso consecutivos.

El patrón VCM VCM + VL VL VL VL sólo podrá programarse durante la temporada de verano.

- VL VL VL VL + D + VCM:

Tras un pairing de 4 días de ocupación con vuelos VL tendrá que programarse un mínimo de 48 horas sin actividad, pudiendo programarse posteriormente tan solo 1 día con vuelos VCM.

- VL VL VL VL + D +VCM VCM:

Tras un pairing de 4 días de ocupación con vuelos VL tendrá que programarse un mínimo de 54 horas sin actividad, pudiendo programarse posteriormente hasta 2 días con vuelos VCM.

Acta Comisión Negociadora Aneja al X Convenio Colectivo de Pilotos

Se mantiene durante la vigencia del X convenio colectivo de pilotos el Fondo para Consecución de Objetivos fijados por la Dirección de la empresa, con tratamiento independiente de la masa salarial. El logro de los mismos determinado por la Dirección

dará lugar a la percepción de las cantidades por niveles que a continuación se relacionan:

Nivel	Año 2022 – Euros	Año 2023 – Euros
1D	1.090,52	1.112,33
1C	1.022,49	1.042,94
1B	958,78	977,96
1A	886,95	904,69
1	814,34	830,63
2	737,84	752,60
3	660,41	673,62
4	582,00	593,64
5	447,41	456,36
6	394,21	402,09
7	337,64	344,39
8	260,13	265,33
9	226,67	231,20
10	158,67	161,84
11.2 (2.º año)	130,35	132,96
11.1 (1er año)	130,35	132,96

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

Durante la vigencia del X convenio colectivo y ligado a la consecución de beneficios, la compañía aportará al Fondo Solidario de pilotos una cantidad anual por cada tripulante piloto equivalente a:

	Año 2022 – Euros	Año 2023 – Euros
Niveles 1D-8	287,44	293,19
Nivel 9	158,81	161,99
Nivel 10	68,14	69,50
Nivel 11.2 (2.º año)	19,41	19,80
Nivel 11.1 (1er año)	19,41	19,80

Esta cantidad tendrá tratamiento independiente de la masa salarial.

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

A partir del año 2024 las cantidades previstas en este Acta Aneja se revalorizarán, en su caso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 132, b). Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, resultará de aplicación lo dispuesto a estos efectos en el citado artículo 132.