

Representantes de CC.OO.: Don José Manuel González García, doña María Teresa Incera San Miguel, don Juan Domínguez Viola, don Ignacio Velasco Valdenebro y don Juan Carlos Rey Barba (Asesor).

Representantes de CSI-CSIF: Don Jesús Pedrero Muñoz, doña María Isabel Gálvez Sáez y don Julio del Ama Dabrio.

En Madrid, a las diez horas del día 21 de diciembre de 1995, en la sala de juntas de la tercera planta de los servicios centrales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se reúnen las personas antes relacionadas miembros todos ellos de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo citado en el título de la presente acta.

En primer lugar, la Comisión Negociadora se ratifica en los acuerdos económicos aprobados en la reunión celebrada el día 19 de abril de 1995, y que son los siguientes:

Tabla salarial que figura como anexo al acta.

Regularización de la antigüedad correspondiente a los trabajadores procedentes de MCSE, y el cómputo de trienios de los años trabajados, con un coste estimado de 1.144.400 pesetas, con cargo al remanente de masa.

Reparto lineal del remanente restante entre los trabajadores de los niveles 3 al 8.

Asimismo, respecto a la parte normativa se incluyen en el Convenio las siguientes modificaciones aprobadas en la mencionada reunión:

Inclusión y definición en el Convenio de la categoría de Emisorista, nivel 7, como: «Es el trabajador que tiene por misión el cuidado y atención de una emisora portátil, fija o móvil, también cuidará y atenderá el servicio telefónico de incidencias.»

Modificación de la definición de la categoría de Celador en el sentido: «Trabajador que poseyendo el título de Guarda Jurado...», por «Trabajador que reuniendo las condiciones necesarias para obtener el título de Guarda Jurado...».

Modificación de la redacción del artículo 120 del Convenio en el sentido de «dicha Comisión estará compuesta por 12 miembros de cada una de las partes. La representación de los trabajadores estará designada por las Organizaciones Sindicales, CC.OO., CSI-CSIF y UGT de modo proporcional al número de representantes, cda una de ellas, pudiendo designarse asesores por ambas partes».

A la vista de las recomendaciones de la Comisión Paritaria de Negociación Administración-Sindicatos sobre los puntos de discrepancia recogidos en el acta de la reunión del día 19 de abril citada, se acuerda que las materias de desacuerdo podrán ser objeto de negociación en 1996, excepto el punto relativo a la composición de la Comisión Paritaria recogido como modificación del texto del Convenio en la presente acta y cuya representación social según los datos de los resultados electorales aportados por la Administración estará compuesta por 12 miembros con un reparto de seis representantes por CC.OO., tres por CSI-CSIF y tres por UGT, sin perjuicio de su revisión a 31 de diciembre de 1995.

En cuanto a los puntos de desacuerdo propuestos por UGT, que figuran en el acta de la reunión del día 30 de abril de 1995 la Comisión Paritaria de Negociación no ha dado ninguna contestación.

En consecuencia se da por finalizada la negociación del Convenio Colectivo correspondiente a 1995.

De todo lo cual los representantes de las partes dan fe.

#### Tablas salariales con reparto de remanente

Tabla salarial Convenio único 1995

Niveles	Salario base Pesetas	Plus homogeneizado Pesetas	Pagas extras Pesetas	Total Pesetas
1	2.305.022	127.240	405.376	2.837.638
2	1.854.832	95.296	325.020	2.275.148
3	1.540.846	59.874	266.786	1.867.506
4	1.406.192	51.458	242.940	1.700.590
5	1.340.145	47.774	231.318	1.619.237
6	1.219.722	45.370	210.848	1.475.940
7	1.173.963	42.992	202.826	1.419.781
8	1.122.083	38.219	193.382	1.353.684

Nota: Esta tabla salarial recoge el incremento establecido en la Ley de Presupuestos para 1995 (3,5 por 100).

#### Tabla salarial 1995

##### Importes mensuales

Niveles	Salario base Pesetas	Plus homogeneizado Pesetas	Pagas extras Pesetas
1	192.085	10.603	202.688
2	154.569	7.941	162.510
3	128.403	4.990	133.393
4	117.182	4.288	121.470
5	111.678	3.981	115.659
6	101.643	3.781	105.424
7	97.830	3.583	101.413
8	93.506	3.185	96.691

**11360** RESOLUCION de 25 de abril de 1996, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto de los acuerdos de modificación del V Convenio Colectivo de «Iberia LAE, Sociedad Anónima, y sus Tripulantes Pilotos».

Vista la Resolución de esta Dirección General de Trabajo de fecha 21 de marzo de 1996, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del texto de los acuerdos de modificación del V Convenio Colectivo de «Iberia LAE, Sociedad Anónima, y sus Tripulantes Pilotos», publicación que se realizó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 9 de abril de 1996;

Resultando que mediante comunicación de fecha 11 de abril de 1996 la Comisión Negociadora presenta escrito en este organismo en el que pone de manifiesto que en la documentación que remitió en su momento para registro y publicación, se omitió, por error, incluir el Acuerdo de 28 de diciembre de 1994 que formaba parte como anexo del acta de fecha 19 de febrero de 1996 tal y como se recoge en el propio texto de la misma;

Considerando que esta Dirección General es competente para proceder a la rectificación de la resolución de inscripción y publicación del texto del Convenio Colectivo que nos ocupa, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en relación con el artículo 90.2 y 3 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y demás normas de general aplicación,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

Disponer el registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Acuerdo de 28 de diciembre de 1994 como parte integrante del anexo al V Convenio Colectivo de «Iberia LAE, Sociedad Anónima, y sus Tripulantes Pilotos».

Madrid, 25 de abril de 1996.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

#### ANEXO

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

En representación de «Iberia, LAE»:

Don Javier Salas Collantes.  
Don Miguel Cuenca Valdivia.  
Don Juan A. Sáez Elegido.  
Don Juan Losa Monteñés.  
Don Sergio Turrión Barbado.

En representación de SEPLA-Iberia:

Don Armando Guajardo Fajardo-Chaves.  
Don Santiago Martínez Martínez.  
Don Jesús García Sánchez.  
Don Mario Durán Montero.  
Don Pedro García Álvarez.  
Don Daniel González Tur.

Don Ricardo Ramos Losantos.  
 Don Valentín Paniagua Quevedo.  
 Don Arturo Gómez Rivera.

## EXPONEN

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

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

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

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

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

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

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

La sección sindical de SEPLA en Iberia hace constar que el sacrificio que adopta lo hace en función de las expectativas creadas entre la totalidad del personal de Iberia, LAE, respecto a la búsqueda de una alternativa que asegure, al menos a medio plazo, sus puestos de trabajo, pues habrá que esperar algún tiempo para comprobar si este nuevo ejercicio de definición de un plan de viabilidad se lleva a buen término.

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

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

## ACUERDAN

## CAPÍTULO I

*Saneamiento financiero*

Con el objeto de dotar a Iberia, LAE, de una estructura financiera saneada y teniendo en cuenta las posibilidades reales del accionista, se propondrá una ampliación de capital por valor de 130.000 millones de pesetas.

Adicionalmente a estos 130.000 millones de pesetas se procederá a un último tramo al final de la vigencia del plan, es decir, en 1997, a realizar por inversores privados por una cuantía a determinar en el entorno de los 25.000 millones de pesetas.

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

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

## CAPÍTULO II

*Organización de Iberia, LAE*

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

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

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

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

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

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

5.º En lo sucesivo, Iberia, LAE, no cederá actividad aérea a la compañía Aviaco, sin previa negociación con la sección sindical de SEPLA en Iberia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La convocatoria, selección y posterior asignación de Pilotos para cualquiera de las compañías españolas del grupo, excepto Aviaco, se centralizará en la matriz Iberia.

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

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

### CAPÍTULO III

#### *Productividad*

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

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

Las bajas se producirán durante los años 1994, 1995, 1996 y 1997, a través de las fórmulas contempladas en el anexo 2 del vigente Convenio Colectivo, y mediante la creación de una figura de «reserva anticipada» a la cual se accederá, en cualquier caso, de forma voluntaria, conforme queda desarrollado en el anexo 1 de este acuerdo.

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

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

### CAPÍTULO IV

#### *Plan de Reducción de Gastos (PREGA)*

La sección sindical de SEPLA en Iberia apoya los objetivos del programa.

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

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

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

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

#### *Reducción de otros gastos sociales*

La Presidencia del INI-TENEO iniciará las gestiones oportunas con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social al objeto de que se estudie la posibilidad de definir nuevos epígrafes de accidentes de trabajo para todos los colectivos de Iberia con el fin de abaratar los costes de cotización correspondientes.

De igual manera se procederá a realizar las gestiones con el citado Ministerio a efectos de rebajar la edad de jubilación de los Tripulantes Pilotos a los sesenta años con plenitud de derechos, tal y como hay alguna sentencia en este sentido.

Ambas partes coinciden en señalar que el reconocimiento legal de la jubilación al momento de la pérdida de la licencia de vuelo —sesenta años—, que no podrá perjudicar los derechos actualmente reconocidos al personal en la reserva por la Compañía Iberia, LAE, en el Acta de Comisión Negociadora Extraordinaria de 4 de octubre de 1990.

### CAPÍTULO V

#### *Actuaciones sobre ingresos y explotación*

Ambas partes, en un escenario que contempla reducciones de cuota y descenso del ingreso unitario (YIELD) en términos reales, se compromete a desarrollar una política de defensa de los ingresos que no suponga un aumento de los costes, para lo cual, se fija como objetivo un incremento de los ingresos de 6,6 por 100 entre 1993 y 1996.

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

Gestión integrada de la Red de Iberia y sus participadas.

Centralización de la programación de vuelos.

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

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

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

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

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

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

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

#### *Actuaciones en explotación*

Las decisiones de gestión de todo tipo en las compañías participadas, se coordinarán necesariamente a la política estratégica definida por Iberia, LAE.

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

Elaboración de un mapa de conexiones del grupo.

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

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

Definición de la política comercial y tarifaria según mercados, desde y para Iberia, LAE, buscando la máxima rentabilidad.

### CAPÍTULO VI

#### *Renovación de flotas*

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

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

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

El grupo de trabajo comenzará su labor con el análisis de la adecuación del Airbus A.340 a las necesidades de la actual Red de Iberia, LAE.

## CAPÍTULO VII

*Nuevo marco de relaciones laborales*

## Comisión de Interpretación extraordinaria:

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

## Política salarial:

## 1.º Reducción salarial.

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

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

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

## 2.º Salarios años 1995 y 1996.

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

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

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

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

## 3.º Cesión de actividad.

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

Las Direcciones de Operaciones y Planificación organizarán la distribución de esta cesión que supondrá un ahorro neto de 968 millones de pesetas/año.

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

## 4.º Otras compensaciones.

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

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

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

## 5.º Reducción de plantilla.

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

## 6.º Participación en beneficios.

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

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

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

c) Tras la celebración de la junta general ordinaria del cierre de ejercicio, se abonará a los Pilotos la cantidad resultante de los apartados anteriores.

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

## 7.º Participación accionarial.

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

a) Se ofrecerán acciones a todo el colectivo de Pilotos por una cuantía de 1.650 millones de pesetas en compensación al sacrificio salarial que en el presente acuerdo se pacta, al valor teórico contable tras la ampliación de capital propuesta, con un descuento del 10 por 100.

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

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

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

## Convenios Colectivos.

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

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

Ambas partes valoran, de mutuo acuerdo, que dicha renuncia al derecho de los Pilotos al mantenimiento de plantilla supone un ahorro adicional para la compañía no inferior a 2.400 millones de pesetas durante la vigencia del V Convenio y del presente acuerdo.

En contraprestación a dicha cesión, se ofrece al grupo de Pilotos 1.200 millones de pesetas en acciones en las mismas condiciones que las fijadas en el punto séptimo anterior.

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

## CAPÍTULO VIII

*Participación*

## Participación sindical en el Consejo de Administración:

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

## Comisión de Seguimiento y Control del Plan.

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

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

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

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

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

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

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

**Comisión de Análisis y Adecuación del Plan de Viabilidad.**

Se crea una Comisión de Análisis y Adecuación del Plan de Viabilidad, formada por miembros designados por el Consejo de Administración en representación de la propiedad, y representantes de SEPLA-Iberia, que deberán finalizar sus trabajos y conclusiones antes del 1 de julio de 1995.

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

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

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

**Disposición final primera.—Vigencia.**

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

Aprobación por parte del Consejo de Administración de Iberia, LAE y de TENEIO.

Aprobación por la asamblea del colectivo de Pilotos.

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

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

**Disposición final tercera.**

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

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

**Disposición final cuarta.**

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

**Disposición final quinta.**

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

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

**Disposición derogatoria.**

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

**ANEXO****Reserva anticipada***Cese voluntario de actividad en vuelo*

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

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

Tercero.—Todos los Tripulantes Pilotos que se acojan al cese voluntario de actividad en vuelo permanecerán en situación de alta en la Seguridad Social manteniéndose las cotizaciones que en cada momento se establezcan para el Régimen General de la Seguridad Social. Asimismo, y hasta que el Tripulante Piloto cumpla los sesenta años, ambas partes seguirán manteniendo las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo, Concierto Colectivo y al Fondo MutuaI.

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

Quinto.—El pase a la situación de reserva se producirá automáticamente al cumplir el Tripulante Piloto la edad de sesenta años, de acuerdo con el anexo 2 del vigente Convenio Colectivo, y de acuerdo con las condiciones establecidas en el acta de 4 de octubre de 1990.

**11361** *ORDEN de 30 de abril de 1996 por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de compensaciones económicas a los árbitros designados, conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria sexta del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto-Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.*

El Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, regula en su disposición transitoria sexta, bajo el título «Ordenanzas de Trabajo», el procedimiento para la sustitución y derogación de las mismas. El referido procedimiento establece distintas fases en función de la mayor o menor facilidad para su derogación y correspondiente sustitución por Convenios Colectivos. A tales efectos la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos deberá informar sobre la cobertura del contenido de la Ordenanza, valorando si en su correspondiente ámbito existe negociación colectiva que proporcione una regulación suficiente sobre las materias en las que la Ley del Estatuto de los Trabajadores ofrece remisión a las mismas. Caso de informe negativo, y existiendo partes legitimadas para la negociación colectiva en el correspondiente ámbito, la Comisión podrá convocarlas para negociar un Convenio Colectivo o Acuerdo sobre materias concretas que eliminen los defectos de cobertura.

Finalmente, en caso de falta de acuerdo, la Comisión podrá acordar someter la solución de la controversia a un arbitraje.

La trascendencia que el citado precepto atribuye al arbitraje, así como la función de utilidad pública e interés social que los árbitros ejercen y la imparcialidad que debe presidir sus actuaciones, aconsejan la compensación económica de los mismos, lo que constituye el objeto de la presente Orden.

En su virtud, previo informe del Servicio Jurídico, dispongo:

**Artículo 1. Objeto de la subvención.**

El objeto de la subvención a que se refiere la presente Orden es la compensación económica a los árbitros designados por la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos, por sus actuaciones en los procedimientos arbitrales previstos en la disposición transitoria sexta de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, para los supuestos de mantenimiento de controversias en la negociación colectiva sustitutoria de los contenidos de las Ordenanzas de Trabajo aún en vigor.

**Artículo 2. Ambito subjetivo de aplicación.**

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, dentro de las consignaciones presupuestarias previstas a este fin, compensará económicamente las actuaciones de los árbitros designados, conforme a lo previsto en la disposición transitoria sexta del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

**Artículo 3. Cuantía de las subvenciones.**

La cuantía de la compensación económica será de 250.000 pesetas por cada laudo arbitral dictado.