

# MINISTERIO DE TRABAJO

**RESOLUCION de la Dirección General de Ordenación del Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.» y su personal de vuelo.**

Visto el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de 26 de septiembre de 1963 entre «Iberia, Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima» y su personal de vuelo, y

Resultando que acordado por unanimidad el texto del mencionado Convenio, la Secretaría General de la Organización Sindical lo remitió a este Centro directivo, pidiendo su aprobación y manifestando que el Presidente del Sindicato Nacional de Transportes emitió su preceptivo informe en sentido favorable;

Resultando que la Comisión Deliberante del Convenio, en 28 de noviembre de 1963, acordó dar nueva redacción más clara a los artículos 13, 27, 34, 36 y 37 de la primera parte, y 13, 26, 33, 34 y 35 de la segunda parte, haciendo constar expresamente en el artículo 13 que las mejoras que se conceden en el Convenio no repercutirán sobre las tarifas de los distintos servicios;

Resultando que, según el artículo 12 del Convenio, se creará una Comisión Mixta supervisora para la vigilancia y cumplimiento de cuanto se establece en él;

Resultando que el artículo 11 dice: «El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de abril de 1963»;

Considerando que, conforme al artículo 19 del Reglamento de 22 de julio de 1958, esta Dirección General es competente para resolver, aprobando o no, el Convenio en trámite;

Considerando que el texto del Convenio, así como la redacción dada en 28 de noviembre de 1963 a los artículos que se citan en el resultando segundo, fué acordado por unanimidad de la Comisión Deliberante; que no contraviene ningún precepto legal ni aparece que lesione intereses, antes bien, expresa voluntad concorde de las partes conforme con el espíritu de la Ley, por lo que resulta procedente su aprobación, con las aclaraciones que se consignan;

Considerando que la interpretación de los Convenios corresponde a la autoridad laboral que los aprueba, por medio de la Resolución fundamentada recurrible; su vigilancia, al Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo, y las acciones contenciosas, a la Magistratura de Trabajo, según determinan los artículos 26 y 28 del Reglamento para aplicación de la Ley de 24 de abril de 1958, por cuyo motivo las actuaciones de la Comisión Mixta a que se refieren los artículos 12 del Convenio se entienden en vía conciliatoria y sin perjuicio, si éstas no tienen éxito, de las facultades de los Organismos citados;

Considerando que conforme al artículo seis del Reglamento de 22 de julio de 1958, la fecha de entrada en vigor de los Convenios Colectivos Sindicales ha de coincidir con el día primero de un mes posterior, dejando un período para evacuar los trámites a que se refiere, por lo que resulta obligado cambiar la señalada en el artículo 11 del texto del Convenio, sin perjuicio de la liquidación de atrasos resultante;

Vistos los preceptos legales citados y demás de aplicación: Esta Dirección General resuelve:

1.º Aprobar el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial acordado en 26 de septiembre de 1963 entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.» y su personal de vuelo, con la redacción dada por la Comisión Deliberante en 28 de noviembre de 1963 a los artículos 13, 27, 34, 36 y 37 de la primera parte, y 13, 26, 33, 34 y 35 de la segunda parte.

2.º Las actuaciones de la Comisión Mixta a que se refieren los artículos 12 del Convenio serán en vía conciliatoria y sin perjuicio de las facultades de este Centro directivo, Cuerpo Nacional de Inspección del Trabajo y Magistratura.

3.º El Convenio entrará en vigor el día 1 de marzo de 1964, sin perjuicio de la liquidación de atrasos, con efectos desde el 1 de abril de 1963, conforme a lo convenido.

4.º Se ha dado cumplimiento a la tramitación debida sobre repercusión del Convenio en los precios.

5.º Contra la presente Resolución, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», no cabe recurso alguno en vía administrativa, según determina el artículo 23 del Reglamento de 22 de julio de 1958 en la redacción dada al mismo por Orden de 19 de noviembre de 1962.

Notifíquese esta Resolución a la autoridad sindical para que, a su vez, lo haga a las partes en término de cinco días hábiles y acuse de recibo, conforme establece el apartado a) del número dos del artículo 19 del Reglamento citado.

Madrid, 8 de febrero de 1964.—El Director general, Jesús Posada Cacho.

## CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA COMPAÑIA «IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S. A.», Y SU PERSONAL DE VUELO

### CAPITULO PRIMERO

#### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º *Personal a quien afecta.*—La presente parte del Convenio afecta a los tripulantes técnicos de vuelo de la Compañía «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», esto es, Pilotos, Radios y Mecánicos de a bordo.

Art. 2.º *Trato más favorable.*—En cuantas ocasiones en el texto del presente Convenio el tratamiento a aplicar a las tripulaciones de lugar, a soluciones alternativas, la Empresa aplicará aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Art. 3.º *Dedicación, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes se obligan, a su vez, a dedicar toda su actividad laboral a la Empresa y a mantener su pericia y nivel de formación profesional a la altura de las misiones que esta les asigne, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine y sus resultados.

Art. 4.º *Régimen de vida.*—Asimismo se obliga a llevar una vida adecuada a las exigencias de la profesión y a cumplir las órdenes que reciban de la Compañía para el mantenimiento de sus condiciones físicas para vuelo, aceptando la realización de los exámenes médicos que ésta determine.

Art. 5.º *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna ocupación ajena a la Empresa que, en alguna forma, pueda suponer perjuicio para la misma sin su autorización.

Tampoco podrán volar como tripulantes fuera de la Empresa, por cuenta propia ni ajena, sin que exista previamente mutuo acuerdo.

Art. 6.º *Reserva.*—Los tripulantes se comprometen, tanto durante su empleo como una vez terminadas sus relaciones contractuales con la Empresa, a no facilitar a terceros información de naturaleza confidencial ni a violar secretos de la misma.

Art. 7.º *Salvaguarda de los intereses de la Empresa.*—Asimismo, los tripulantes se obligan a salvaguardar los intereses de la Empresa como propios, a tomar las medidas necesarias de protección de las vidas y bienes que ésta les confie y a evitar toda imprudencia, ignorancia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Empresa o de sus resultados económicos.

Art. 8.º *Disciplina.*—El presente Convenio supone la aceptación y cumplimiento por los tripulantes de las normas y disposiciones establecidas en los manuales y reglamentos de la Empresa, así como el mantenimiento del grado de disciplina que corresponde al nivel de respeto y confianza en ellos depositados y a su elevada posición dentro de la Empresa.

Art. 9.º *Recurso.*—Los tripulantes tendrán derecho a recurrir contra las decisiones de la Empresa que consideren que puedan perjudicarles, solicitando el examen, en su caso, ante los órganos directivos de la misma a quienes corresponda, así como ante los instrumentos de arbitraje determinados por la Ley.

Art. 10.º *Ambito de aplicación.*—El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todas las dependencias y lugares de trabajo de la Empresa, tanto en España como en el extranjero y tanto en tierra como en vuelo, siempre que no existan disposiciones legales de rango superior que tengan carácter de prioridad sobre el mismo.

Art. 11.º *Vigencia del Convenio.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de marzo de 1964. Su duración será de dos años, a partir de la fecha de su firma, prorrogable por la tácita de año en año, si en el plazo de los tres meses anteriores a la fecha de su terminación no se ha pedido revisión o rescisión ante los Organismos competentes.

Art. 12.º *Comisión Mixta.*—De acuerdo con lo establecido en el apartado segundo del artículo quinto de la Orden del Ministerio de Trabajo de 22 de julio de 1953, para la vigilancia y cumplimiento de cuanto se establece en el presente Convenio se creará una Comisión Mixta supervisora, que estará integrada por tres representantes nombrados por la Dirección de la Empresa y tres tripulantes nombrados por el Jurado de Empresa.

Art. 13.º Las mejoras económicas que se conceden al personal por el presente Convenio no repercutirán sobre las tarifas vigentes de los distintos servicios de esta Compañía.

Art. 14.º *Vinculación de las partes al todo.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Art. 15.º *Compensación.*—Cuantas mejoras económicas se establecieron en el presente Convenio producirán la cancelación de aquellas que, con carácter voluntario, tuviese ya otorgadas la Empresa. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro, siempre que las contenidas en el presente Convenio sean superiores.

Art. 16.º *Revisión.*—Podrá ser solicitada la revisión del presente Convenio a petición de cualquiera de las partes, con un plazo de preaviso no menor de tres meses; considerándose como una de las causas de revisión la promulgación de disposiciones legales que originen alteraciones sustanciales de lo pactado.

## CAPITULO II

### ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO

Art. 17.º *Clasificación de los tripulantes.*—Los tripulantes técnicos estarán clasificados por especialidades, y dentro de ellas por categorías, de forma que cada uno tenga una especialidad y una categoría reguladoras de sus remuneraciones.

Se establecen las siguientes especialidades:

Primeros Pilotos.

Segundos Pilotos.

Oficiales técnicos: Mecánicos de a bordo y Radiotelegrafistas de a bordo.

Los primeros Pilotos que sean designados por la Empresa como Comandantes de sus aviones tendrán la consideración de personal de confianza de la Empresa, y se les aplicará el estatuto que para los Comandantes de sus aeronaves se establezca en su día.

Se establecen siete categorías para los tripulantes técnicos. A todos los tripulantes a su ingreso en la Empresa se les asignará la séptima categoría. El paso a las categorías sucesivas se producirá de acuerdo con lo establecido en el artículo 20.

Dentro de cada especialidad, los puestos de trabajo serán independientes de las categorías. Los tripulantes podrán así ser destinados a los distintos puestos de trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto de 9 de septiembre de 1954, sin que ello incida ni sobre su categoría ni sobre su remuneración.

Art. 18. *Escalafones*.—Todos los tripulantes de una misma especialidad se hallarán inscritos dentro de un mismo escalafón por categorías. Con expresión para cada tripulante del número de puesto que le corresponde en el escalafón dentro de su especialidad y categoría y la fecha de origen del cómputo de su antigüedad, teniendo en cuenta la incidencia sobre el cómputo de antigüedad de las diversas situaciones en que pueden hallarse los tripulantes.

Los tripulantes a su ingreso en un escalafón ocuparán el último puesto del mismo.

Art. 19. *Aptitud profesional*.—La Empresa establecerá un reglamento para la valoración de la aptitud profesional de los tripulantes. Esta valoración se realizará:

1. En el momento del pase de un tripulante de un tipo de avión a otro, cuando la actividad del tripulante exige la «calificación de tipo de avión».

2. Periódicamente, para comprobar el mantenimiento de las diferentes aptitudes o calificaciones requeridas.

El llamamiento de los tripulantes para realizar las pruebas para el paso de un tipo de avión a otro se hará por la Empresa, de acuerdo con las necesidades del servicio y sobre la base de una igualdad de oportunidades entre los tripulantes de la misma categoría y antigüedad.

Para la comprobación del mantenimiento de las diferentes aptitudes y calificaciones requeridas, la Empresa establecerá un método que, mediante pruebas periódicas, permita que todos los tripulantes se hallen constantemente calificados en sus diversas aptitudes. Esta calificación incluirá también la de los valores humanos de los tripulantes.

Art. 20. *Ascensos*.—Los ascensos de categoría se basarán en la experiencia, la aptitud y la antigüedad de los tripulantes. Para ello se seguirá el orden numérico establecido por el escalafón, siempre que el tripulante a quien corresponda:

1. Haya cumplido el tiempo mínimo de antigüedad en su categoría establecido para su especialidad.

2. Haya superado con calificación satisfactoria las pruebas de aptitud a que le haya sometido la Empresa en dicho período; tanto las establecidas para el paso de un tipo de avión a otro —cuando se precisen— como las periódicas de calificación de las aptitudes requeridas.

3. Haya volado como mínimo el 60 por 100 de las horas de vuelo establecidas por el «coeficiente de programación» —que se define en el artículo 26— que corresponda a su especialidad durante el período de permanencia en su categoría. Descartándose, a estos efectos, el tiempo de permanencia en cursos y comisiones para los que haya sido designado por la Empresa.

Cumplidas estas condiciones, se producirá el ascenso.

Art. 21. *Falta de aptitud para el ascenso*.—Cumplido el primero de los requisitos establecidos en el artículo 20, la no superación por un tripulante de los restantes requisitos determinará la permanencia en su categoría.

Si la falta de aptitud para el ascenso se refiriese al segundo de los requisitos establecidos y fuese susceptible de superación, tanto la Empresa como el tripulante se aplicarán a ello, facilitándole la primera las oportunidades necesarias.

Los tripulantes que no hayan obtenido su aptitud para el ascenso o se consideraren perjudicados por las calificaciones obtenidas podrán solicitar el examen de su caso ante un tribunal establecido por la Empresa, en el que figurará un tripulante de la misma especialidad a que pertenezca el interesado, y elegido por éste. Cuyo tribunal emitirá su dictamen a la Gerencia de la Empresa.

Art. 22. *Promoción de escalafón*.—La promoción del tripulante de un escalafón a otro se producirá por libre designación de la Empresa entre aquellos que, reuniendo los requisitos requeridos, soliciten su paso a otro escalafón.

El tratamiento a aplicar al tripulante al pasar de un escalafón a otro será el siguiente:

1. El puesto en el nuevo escalafón será el último, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18.

2. El sueldo y prima de vuelo a aplicar serán los de la categoría correspondiente al tiempo de permanencia que tenía en el escalafón anterior, corregido; multiplicando al efecto dicho tiempo por el «coeficiente» de paso de un escalafón a otro. (Paso de Oficial técnico a segundo Piloto, coeficiente = 1; paso de segundo Piloto a primer Piloto, coeficiente = 0,80.)

3. El incremento del sueldo con la antigüedad será el que corresponda al número de trienios perfeccionados después de su ingreso en un escalafón de tripulantes técnicos.

### CAPITULO III

#### TRABAJO Y DESCANSO

Art. 23. *Reglamentación del trabajo y descanso*.—La Empresa establecerá una reglamentación de trabajo y descanso de las

tripulaciones tan prolija como el tema lo requiere, basándose el afecto en las cifras y directrices que en este Convenio se determinan.

Al establecer los programas de servicios se fijarán las cifras que corresponden a los diferentes tiempos discriminados, de acuerdo con la reglamentación de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 24. *Turnos de trabajo*.—La Empresa tendrá la facultad de fijar los turnos de trabajo y descanso de sus tripulantes, así como sus vacaciones reglamentarias, de acuerdo con las necesidades del servicio, dando siempre a éstos conocimiento en los tiempos válidos que se establezcan en el reglamento citado de los turnos fijados y de sus variaciones.

Art. 25. *Computo de tiempos*.—El cómputo de los tiempos de vuelo se basará en el criterio de «rueda a rueda». Sobre esta base se calcularán, anualmente, los «tiempos tipo» de cada servicio, por medias ponderadas. Corrigiéndose anualmente los establecidos cuando haya lugar a ello.

En los vuelos frustrados, fletados o especiales —de pruebas, instrucción, etc.—, así como cuando haya que utilizar un aeropuerto alternativo, se aplicarán los tiempos de vuelo efectivos. Igualmente se aplicarán los tiempos de vuelo efectivos en los vuelos normales, cuando el tiempo real de vuelo supere en un 20 por 100 al establecido.

Art. 26. *Tiempos de vuelo*.—A efectos del cálculo de los efectivos de tripulaciones, se acuerdan los siguientes valores:

	Horas/mes
Horas mensuales normales para aviones de hélice ..	110
Horas mensuales normales para reactores .....	85
Horas mensuales máximas para aviones de hélice ...	130
Horas mensuales máximas para reactores .....	95

A efectos de la definición de la actividad mensual media de los tripulantes, se acuerda establecer un «coeficiente de programación», definido por el coeficiente de dividir el número de horas totales mensuales programadas para cada especialidad —afectadas de los correspondientes factores de corrección que permitan equiparar a los aviones de hélice y reacción— por el número de tripulantes disponibles de dicha especialidad. Este coeficiente no podrá rebasar las normas mensuales máximas establecidas en el párrafo anterior.

Art. 27. *Tiempos de descanso*.—Se acuerdan los siguientes tiempos mínimos de descanso:

«Reposo mínimo en cama, entre servicios, ocho horas, comprendidas entre las veinte horas y las diez horas del día siguiente.

Tiempo libre mínimo en su residencia por semana, cuarenta y ocho horas (dos períodos de veinticuatro horas consecutivas).

Tiempo libre mínimo en su residencia por meses naturales, ocho días, dos de ellos al menos consecutivos.

Vacaciones anuales reglamentarias mínimas, treinta días consecutivos o en dos fracciones de quince días consecutivos, de las cuales una de ellas al menos, si es posible, comprendida entre primero de mayo y 31 de octubre.

El presente artículo se aplicará con la elasticidad necesaria a las diversas situaciones producidas por los programas de servicio.»

### CAPITULO IV

#### SITUACIONES

Art. 28. *Situaciones*.—Se establecen las siguientes situaciones para los tripulantes:

1.º Fuera de plantilla:

Aspirante en período de pruebas.

2.º En plantilla:

1. En actividad.
2. Con licencia, retribuida o sin retribución.
3. Excedente, voluntario o forzoso.
4. En servicio militar.
5. Enfermo.

El cese en plantilla se producirá:

- 1.º Al llegar a la edad límite.
- 2.º Por pérdida prematura definitiva de aptitud.
- 3.º Por rescisión del contrato de trabajo.

Art. 29. *Aspirante en período de prueba*.—La admisión de aspirantes por la Empresa con ánimo de probarlos para ver si pudieran llegar a formar parte de sus tripulaciones, se hará libremente, sin sujetarse a más turnos, exámenes o formalidades que las que la propia Empresa determine.

En igualdad de condiciones, se dará preferencia para el ingreso como aspirante en período de pruebas al personal de la Empresa.

Los Mecánicos de mantenimiento de aeronaves y los Radiotelegrafistas de los servicios de tierra que, prestando sus servicios en la Empresa, hayan sido propuestos por ésta para su pase al servicio de vuelo en su especialidad respectiva, gozarán de condición de preferencia.

Los Oficiales técnicos tendrán opción a realizar los cursos de transformación a Pilotos que la Empresa organice con este

fin. Esta opción se basará en la antigüedad, aun cuando el llamamiento de dichos tripulantes para realizar los cursos se haga libremente por la Empresa, de acuerdo con las necesidades del servicio.

La duración máxima del periodo de pruebas será de seis meses.

El personal de nuevo ingreso, una vez superados satisfactoriamente los exámenes para entrar como aspirante en periodo de prueba, suscribirá el correspondiente contrato de trabajo con la Empresa. Este contrato podrá rescindirse en cualquier momento libremente por cualquiera de las partes, sin necesidad de preaviso ni indemnización.

El personal que perteneciese ya a la Empresa durante el periodo de prueba se mantendrá en su plantilla de origen.

Durante su periodo de prueba, los aspirantes percibirán como remuneración el 85 por 100 del sueldo y de la prima horaria y el 100 por 100 de las dietas establecidas para los tripulantes de última categoría de la especialidad correspondiente. Salvo que, en el caso de los aspirantes que pertenecen a la Compañía, sus remuneraciones anteriores fuesen superiores, en cuyo caso cobrarán la que sea más alta.

Si transcurrido el plazo máximo de prueba de seis meses no se ha rescindido el contrato o se ha desechado al aspirante, se pasará a la situación de actividad.

**Art. 30. Tripulante con licencia.**

1. *Tripulante con licencia retribuida.*—La Empresa la concederá a los tripulantes que lo soliciten, siempre que medien las causas siguientes, y por el tiempo que se señala:

1.ª Dos días laborables:

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

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

2.ª Diez días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

2. *Tripulante con licencia sin retribución.*—Anualmente, los tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencias sin retribución por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares. Durante dichos días les serán suspendidas todas sus retribuciones.

**Art. 31. Excedente.**—Los tripulantes con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la Compañía podrán pasar a la situación de excedencia, sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo. La excedencia puede ser voluntaria o forzosa.

1. *Excedencia voluntaria.*—Se concederá por un plazo no inferior a seis meses prorrogables ni superior a cinco años, no computándose el tiempo que dure esta situación a ningún efecto.

La petición de excedencia se despachará favorablemente dentro del mes siguiente a su presentación, cuando los motivos sean debidamente justificados. No existirá para la Empresa obligación de conceder excedencia en número superior al 5 por 100 de cada especialidad.

La excedencia será prorrogada tan sólo cuando persistan las causas que motivaron su concesión y no exista ninguna petición pendiente de atender por haberse rebasado el porcentaje del 5 por 100. En ningún caso podrá exceder de cinco años la totalidad de las prórrogas concedidas.

2. *Excedencia forzosa.*—Darán lugar a esta situación el nombramiento para cargo político o el ejercicio de cargos del Movimiento o de la Organización Sindical.

La excedencia tendrá lugar tan sólo cuando se trate de cargos que, por exigir una atención especial, sean incompatibles con una dedicación completa del interesado a la Empresa.

La excedencia forzosa se prolongará por el tiempo que dure el cargo que la determina, computándose dicho tiempo a efectos pasivos y de antigüedad.

El reingreso deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba. Si el tripulante no solicita el reingreso dentro de este plazo, perderá el derecho a su puesto en la Empresa.

**Art. 32. Servicio militar:**

1. *Tripulantes civiles.*—Los tripulantes civiles llamados a filas para prestar servicios militares obligatorios o con ocasión de su movilización mantendrán vigente su contrato de trabajo con la Empresa durante el tiempo estipulado por la Ley del Contrato de Trabajo, suspendiéndose temporalmente la aplicación de lo acordado en el presente Convenio. Dicho tiempo les será computado a efectos pasivos y de antigüedad, abonándoseles durante el mismo el 50 por 100 de su sueldo.

2. *Tripulantes militares.*—Los tripulantes que sean militares profesionales en situación de supernumerario y hayan de pasar a la situación de actividad en el ejército deberán solicitar previamente de la Empresa su excedencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 31-1, no computándose dicho tiempo a ningún efecto.

**Art. 33. Enfermo.**—(Se pretende revisar la cobertura económica que establece actualmente para casos de enfermedad la Reglamentación Nacional del Trabajo en la Compañía «Iberia», tanto para el personal de vuelo como para el de tierra. Postergando de momento la inclusión de este tema en el Convenio.)

**Art. 34. Retiro.**—«El retiro de los tripulantes, de acuerdo con el artículo 77 de la Ley de Contrato de Trabajo, se producirá al cumplir la edad límite reglamentaria de la actividad en vuelo que corresponde a su especialidad, si no han solicitado antes de la Empresa su pase a los servicios de tierra.»

**Art. 35. Pase a los servicios de tierra.**—En el caso de pérdida prematura definitiva de aptitud para mantenerse en el servicio activo de vuelo por incapacidad adquirida por causas ajenas a su voluntad, los tripulantes causarán baja en el escalafón respectivo, pasando a prestar sus servicios en tierra, ya sea en la Subdirección de Operaciones o en aquellos cargos de confianza de la Empresa para los que reúnan condiciones por su historial y capacidad.

Al alcanzar la edad límite establecida de actividad en vuelo, los tripulantes, siempre que existan vacantes y reúnan los conocimientos necesarios y las condiciones suficientes para el desempeño de su función, podrán pasar a prestar sus servicios en tierra, ya sea en la Subdirección de Operaciones o en aquellos cargos de confianza de la Empresa para los que reúnan condiciones por su historial y capacidad.

Conservando en ambos casos en el nuevo puesto el sueldo de la categoría alcanzada, reajustándose el resto de sus remuneraciones al nuevo puesto de trabajo.

**CAPITULO V**

**SEGUROS**

**Art. 36. Seguros.**—La Comisión Mixta elaborará en el plazo de seis meses, a contar de la publicación de este Convenio en el «Boletín Oficial del Estado», un proyecto de régimen a aplicar a las distintas situaciones que han de ser cubiertas por los seguros privados, el cual tendrá efectos retroactivos, a partir de la fecha de aplicación del presente Convenio.

**CAPITULO VI**

**REMUNERACIONES**

**Art. 37. Estructura del salario.**—La remuneración de los tripulantes técnicos se compondrá de los siguientes elementos:

1. Parte fija:

- Sueldo.
- Antigüedad.
- Títulos.

2. Parte variable:

- Prima horaria de vuelo normal.
- Prima horaria de vuelo extraordinario.

3. Otros conceptos comunes con el resto del personal de la Empresa:

- Dietas para manutención y alojamiento.
- Abono de vestuario.
- Indemnización de traslado.
- Plus Familiar.
- Pagos extraordinarios.
- Participación en beneficios.
- Indemnización de residencia.

De estas remuneraciones se considerará como salario, a efectos de Plus Familiar y de las gratificaciones de residencia y del Mutualismo Laboral, exclusivamente el sueldo y antigüedad.

«Las primas quedarán excluidas de cotización a efectos de Seguros Sociales.»

**Art. 38. Porcentajes.**—Se fijan los siguientes valores relativos a sueldos y primas:

1. Porcentajes de los sueldos y primas para cada especialidad dentro de cada categoría:

	Sueldo		Prima horaria	
	Tanto por 100	Tanto por 100	Tanto por 100	Tanto por 100
Primeros Pilotos .....	100.00		100.00	
Segundos Pilotos .....	85.00		75.00	
Oficiales técnicos .....	80.00		66.66	

2. Porcentaje de incremento de sueldos con la antigüedad: 7.5 por 100 cada trienio. Se suprime la anterior bonificación de antigüedad denominada «prima de no rotura».

**Art. 39. Valores de sueldos y primas.**—En los cuadros 1, 2 y 3 —incluidos al final del texto como anejos al presente Convenio—, se recogen los valores convenidos para los diferentes sueldos y primas.

Art. 40. *Titulos.*—Se abonará la gratificación del 10 por 100 del sueldo a los tripulantes que, además del título propio de su función, tengan el de Piloto de transportes, Navegante, Radio-telegrafista o Mecánico de a bordo.

Art. 41. *Prima por horas extraordinarias.*—Se considerarán como horas de vuelo extraordinarias aquellas que superen el 110 por 100 de los valores establecidos por el coeficiente de programación.

Las horas de vuelo extraordinarias tendrán una sobreprima del 25 por 100 de la prima horaria normal de vuelo.

Art. 42. *Vuelos de situación.*—En los vuelos de situación y regreso de los tripulantes para tomar o dejar los servicios asignados, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la prima horaria que les corresponda.

Las horas realizadas en estos vuelos no afectarán al cómputo mensual de horas.

Art. 43. *Cursos, comisiones y vacaciones.*—Los tripulantes que, debido a curso o comisiones, no lleguen a alcanzar el 100 por 100 del coeficiente de programación, percibirán la diferencia entre las horas de vuelo efectuadas y el referido porcentaje.

Durante las vacaciones reglamentarias los tripulantes percibirán el 100 por 100 de la parte alicuota del coeficiente de programación que corresponda al número de días transcurridos en esta situación.

En aquellos casos en que los servicios mensuales asignados a cada tripulante no alcancen el 90 por 100 del coeficiente de programación, percibirán la diferencia entre las horas de vuelo efectuadas y el referido porcentaje. Salvo que la Empresa, por circunstancias especiales, decida no asignar servicios de vuelo a un tripulante. En cuyo caso éste será sometido a una encuesta de carácter técnico, que habrá de resolverse en un plazo inferior a un mes. Quedando la garantía a reservas del resultado de la encuesta.

En tanto se establece la reglamentación sobre enfermedades, prevista en el artículo 33, en aquellas de duración inferior a un mes los tripulantes percibirán el 100 por 100 de la prima horaria que corresponda al coeficiente de programación, cuando la enfermedad se haya adquirido con ocasión del servicio, y el 50 por 100 de la parte alicuota que corresponda al número de días permanecidos en esta situación en los demás casos.

Cuando la disminución de la actividad de vuelo de un tripulante se produzca de forma voluntaria por parte del mismo, la garantía no cubrirá dicha disminución.

Art. 44. *Diets.*—Se establecen las que se especifican en el cuadro 4 de los incluidos al final, como anejo, a aplicar de acuerdo con el sistema actual de dietas. Estas dietas tienen carácter provisional, debiendo revisarse su cuantía en un plazo no superior a cuatro meses, a partir de la fecha de la firma del Convenio, al mismo tiempo que se revisa el sistema actual de dietas.

Art. 45. *Indemnización por traslado.*—La Empresa tomará a su cargo los gastos ocasionados con motivo del traslado de residencia, por cambio permanente de destino por razones del servicio de sus tripulantes.

La cobertura comenzará al traslado del tripulante y de la familia que tenga, acreditando ante la Empresa que vive en su compañía y depende económicamente del mismo, y al de su ajuar. La cuantía de la misma será objeto de arreglo entre el tripulante y la Empresa.

El tripulante percibirá además, en concepto de indemnización por traslado, el importe de dos mensualidades de su sueldo, de acuerdo con su especialidad, categoría y antigüedad.

Art. 46. *Indemnización de residencia.*—Los tripulantes destinados con carácter permanente, por razones de servicio, en las escalas que se citan a continuación, percibirán, en concepto de gratificación de residencia, un porcentaje sobre su sueldo de acuerdo con la siguiente escala:

En Baleares ... ..	30 por 100
En Canarias ... ..	40 por 100

Art. 47. *Plus familiar.*—La Empresa destinará el 20 por 100 del importe de la nómina para el Plus de cargas familiares, conforme se establece en la legislación vigente.

A efectos del Plus familiar se considerará como salario exclusivamente el sueldo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37.

Art. 48. *Vestuario.*—Se incorporará en su día a este artículo la parte del reglamento de vestuario que se refiere a los tripulantes técnicos.

Art. 49. *Pagas extraordinarias.*—Los tripulantes percibirán, con carácter de pagas extraordinarias, los días anteriores al 18 de julio y 25 de diciembre de cada año, el importe del sueldo mensual que corresponda a su especialidad, categoría y antigüedad. Con las correcciones que sobre dicho sueldo introduzca la gratificación de residencia establecida en el artículo 46.

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

Art. 50. *Participación en los beneficios.*—La Empresa establecerá en su día la fórmula de participación de los tripulantes en los beneficios de confirmación con lo que por el Estado se regule con carácter general y los acuerdos que tome el Instituto Nacional de Industria para su cumplimiento en las empresas del mismo.

CAPITULO VII

LÍMITE DE TIEMPOS

Art. 51. *Antigüedad para el ascenso.*—El tiempo mínimo de antigüedad para el ascenso a que se refiere el epígrafe primero del artículo 20 será de dos años para todos los tripulantes técnicos.

Art. 52. *Edad límite.*—Se establece como edad límite reglamentaria de la situación de actividad en vuelo la de cincuenta y cinco años para los Comandantes y la de sesenta años para el resto de los tripulantes técnicos.

	Categorías						
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª
<i>Primeros Pilotos</i>							
Sueldo base .....	14.000	13.000	12.000	11.000	10.000	9.000	8.000
Prima vuelo reactor .....	541	488	435	382	329	276	223
Prima vuelo hélice .....	418	377	326	295	254	213	172
<i>Segundos Pilotos</i>							
Sueldo base .....	11.900	11.050	10.200	9.350	8.500	7.650	6.800
Prima vuelo reactor .....	406	366	326	287	247	207	167
Prima vuelo hélice .....	314	283	252	221	191	160	129
<i>Oficiales técnicos</i>							
Sueldo base .....	11.200	10.400	9.600	8.800	8.000	7.200	6.400
Prima vuelo reactor .....	361	325	290	255	219	184	149
Prima vuelo hélice .....	279	251	224	197	169	142	115

Diets

Especialidad	Internacional		Nacional	
	Dieta	Tercio de dieta	Dieta	Tercio de dieta
			Pesetas	Pesetas
Primeros Pilotos .....	21	71	520	173
Segundos Pilotos .....	19	63,33	480	160
Oficiales técnicos .....	17	5,66	440	146

## AUXILIARES DE A BORDO

## Segunda parte

## CAPITULO I

## DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º *Personal a quien afecta.*—La presente parte del Convenio afecta a los auxiliares de a bordo masculinos, azafatas y jefes de cabina de pasajeros de la compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.

Art. 2.º *Trato más favorable.*—En cuantas ocasiones en el texto del presente Convenio el tratamiento a aplicar a los tripulantes de lugar a soluciones alternativas, la Empresa aplicará aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Art. 3.º *Dedicación, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes se obligan, a su vez, a dedicar toda su actividad laboral a la Empresa y a mantener su pericia y nivel de formación profesional a la altura de las misiones que ésta les asigne, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine y sus resultados.

Art. 4.º *Régimen de vida.*—Asimismo se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión y a cumplir las órdenes que reciban de la compañía para el mantenimiento de sus condiciones físicas para vuelo, aceptando la realización de los exámenes médicos que ésta determine.

Art. 5.º *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna ocupación ajena a la Empresa que, en alguna forma, pueda suponer perjuicio para la misma, sin su autorización.

Tampoco podrán volar como tripulantes fuera de la Empresa, por cuenta propia ni ajena, sin que exista previamente mutuo acuerdo.

Art. 6.º *Reserva.*—Los tripulantes se comprometen, tanto durante su empleo como una vez terminadas sus relaciones contractuales con la Empresa, a no facilitar a terceros información de naturaleza confidencial ni a violar secretos de la misma.

Art. 7.º *Salvaguarda de los intereses de la Empresa.*—Asimismo los tripulantes se obligan a salvaguardar los intereses de la Empresa como propios, a tomar las medidas necesarias de protección de las vidas y bienes que ésta le confíe y a evitar toda imprudencia, ignorancia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Empresa o de sus resultados económicos.

Art. 8.º *Disciplina.*—El presente convenio supone la aceptación y cumplimiento, por los tripulantes, de las normas y disposiciones establecidas por los manuales y reglamentos de la Empresa, así como el mantenimiento del grado de disciplina correspondiente.

Art. 9.º *Recurso.*—Los tripulantes tendrán derecho a recurrir contra las decisiones de la Empresa que consideren que puedan perjudicarles, solicitando el examen de su caso ante los órganos directivos de la misma a quienes corresponda, así como ante los instrumentos de arbitraje determinados por la Ley.

Art. 10. *Ámbito de aplicación.*—El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todas las dependencias y lugares de trabajo de la Empresa, tanto en España como en el extranjero, y tanto en tierra como en vuelo; siempre que no existan disposiciones legales de rango superior que tengan carácter de prioridad sobre el mismo.

Art. 11. *Vigencia del Convenio.*—El presente Convenio entrará en vigor el día primero de marzo de 1964. Su duración será de dos años, a partir de la fecha de su firma, prorrogable por la tática de año en año, si en el plazo de los tres meses anteriores a la fecha de su terminación no se ha pedido revisión o rescisión ante los organismos competentes.

Art. 12. *Comisión mixta.*—De acuerdo con lo establecido en el apartado segundo del artículo quinto de la Orden del Ministerio de Trabajo de 22 de junio de 1958, para la vigilancia y cumplimiento de cuanto se establece en el presente Convenio, se creará una Comisión mixta supervisora, que estará integrada por tres representantes nombrados por la Dirección de la Empresa y tres tripulantes nombrados por el Jurado de Empresa.

Art. 13. *No repercusión en precios.*—Las mejoras económicas que se conceden al personal por el presente Convenio no repercutirán sobre las tarifas vigentes de los distintos servicios de esta Compañía.

Art. 14. *Vinculación de las partes al todo.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Art. 15. *Compensación.*—Cuantas mejoras económicas se establecen en el presente Convenio producirán la cancelación de aquellas que con carácter voluntario tuviese ya otorgadas la Empresa. Análogamente servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro, siempre que las contenidas en el presente Convenio sean superiores.

Art. 16. *Revisión.*—Podrá ser solicitada la revisión del presente Convenio a petición de cualquiera de las partes, con un plazo de preaviso no menor de tres meses. Considerándose como una de las causas de revisión la promulgación de disposiciones legales que originen alteraciones sustanciales de lo pactado.

## CAPITULO II

## ASIGNACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO

Art. 17. *Clasificación de los auxiliares de a bordo.*—Los auxiliares de a bordo estarán clasificados por categorías reguladas de sus remuneraciones.

Se establecen las siguientes categorías:

- Auxiliares de a bordo de primera categoría.
- Auxiliares de a bordo de segunda categoría.
- Auxiliares de a bordo de tercera categoría.
- Auxiliares de a bordo de cuarta categoría.
- Auxiliares de a bordo de quinta categoría.

Cualquier auxiliar, independientemente de la categoría que le corresponda, podrá ser nombrado Jefe de Cabina de pasajeros. A todos los tripulantes, a su ingreso en la Empresa, se les asignará la quinta categoría. El paso a las categorías superiores se producirá de acuerdo con lo establecido en el artículo 20.

Los puestos de trabajo serán independientes de las categorías. Los tripulantes podrán así ser destinados a los distintos puestos de trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto de 9 de septiembre de 1954, sin que ello incida ni sobre su categoría ni sobre su remuneración.

Art. 18. *Escalafones.*—Los auxiliares de a bordo se hallarán inscritos dentro de un mismo escalafón. Con expresión para cada tripulante del número de puesto que le corresponde en el escalafón, su categoría y la fecha de origen del cómputo de su antigüedad, teniendo en cuenta la incidencia sobre el cómputo de antigüedad de las diversas situaciones en que pueden hallarse los tripulantes.

Los tripulantes, a su ingreso en el escalafón, ocuparán el último puesto del mismo.

Art. 19. *Aptitud profesional.*—Para la comprobación del mantenimiento de las diferentes aptitudes y calificaciones requeridas, la Empresa establecerá un reglamento que, mediante controles y pruebas periódicas, permita que todos los tripulantes se hallen constantemente calificados en sus diversas aptitudes. Esta calificación comprenderá también la de los valores humanos de los tripulantes (cortesía, responsabilidad, comparación, etc.).

Art. 20. *Ascensos.*—Los ascensos de categoría se basarán en la experiencia, la aptitud y la antigüedad de los tripulantes. Para ello seguirá el orden numérico establecido por el escalafón, siempre que el tripulante a quien corresponda:

1. Haya cumplido el tiempo mínimo de antigüedad en su categoría establecido.

2. Haya superado con calificación satisfactoria las pruebas y controles de aptitud a que le haya sometido la Empresa en dicho período.

3. Haya volado, como mínimo, el 60 por 100 de las horas de vuelo establecidas por el «coeficiente de programación» —que se define en el artículo 15— que corresponda a su especialidad, durante el período de permanencia en su categoría. Descartándose a estos efectos el tiempo de permanencia en cursos y comisiones para los que haya sido designado por la Empresa.

Cumplidas estas condiciones se producirá el ascenso.

Art. 21. *Falta de aptitud para el ascenso.*—Cumplido el primero de los requisitos establecidos en el artículo 20, la no superación por un tripulante de los restantes requisitos determinará la permanencia en su categoría.

Si la falta de aptitud para el ascenso se refiriese al segundo de los requisitos establecidos y fuese susceptible de superación, tanto la Empresa como el tripulante se aplicarán a ello, facilitándole la primera las oportunidades necesarias.

Los tripulantes que no hayan obtenido su aptitud para el ascenso, o se consideren perjudicados por las calificaciones obtenidas, podrán solicitar el examen de su caso ante un Tribunal establecido por la Empresa, en el que figurará un tripulante de la misma especialidad a que pertenezca el interesado y elegido por éste. Cuyo Tribunal emitirá su dictamen a la Gerencia de la Empresa.

## CAPITULO III

## TRABAJO Y DESCANSO

Art. 22. *Reglamentación de trabajo y descanso.*—La Empresa establecerá una reglamentación de trabajo y descanso de las tripulaciones tan prolija como el tema lo requiera, basándose al efecto en las cifras y directrices que en este Convenio se determinan.

Al establecer los programas de servicios se fijarán las cifras que corresponden a los diferentes tiempos, discriminados de acuerdo con la reglamentación de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 23. *Turnos de trabajo.*—La Empresa tendrá la facultad de fijar los turnos de trabajo y descanso de sus tripulantes, así como sus vacaciones reglamentarias, de acuerdo con las necesidades del servicio, dando siempre a éstos conocimiento en los tiempos válidos que se establezcan en el Reglamento citado, de los turnos fijados y de sus variaciones.

Art. 24. *Cómputo de tiempos.*—El cómputo de los tiempos de vuelo se basará en el criterio de «rueda a rueda». Sobre esta base se calcularán anualmente, los «tiempos tipo» de cada servicio por medias ponderadas, corrigiéndose anualmente los establecidos, cuando haya lugar a ello.

En los vuelos frustrados, fletados o especiales —de pruebas de instrucción, etc.—, así como cuando haya que utilizar un aero-

puerto alternativo, se aplicarán los tiempos de vuelo efectivo. Igualmente se aplicarán los tiempos de vuelo efectivos en los vuelos normales cuando el tiempo real de vuelo supere en un 20 por 100 al establecido.

Art. 25. *Tiempos de vuelo.*—A efectos del cálculo de los efectos de tripulaciones, se acuerdan los siguientes valores:

	Horas/mes
Horas mensuales normales para aviones de hélice .....	110
Horas mensuales normales para reactores .....	85
Horas mensuales máximas para aviones de hélice .....	130
Horas mensuales máximas para reactores .....	95

A efectos de la definición de la actividad mensual media de los tripulantes, se acuerda establecer un «coeficiente de programación», definido por el coeficiente de dividir el número de horas totales mensuales programadas para cada especialidad—afectadas de los correspondientes factores de corrección que permitan equiparar a los aviones de hélice y reacción—por el número de tripulantes disponibles de dicha especialidad. Este coeficiente no podrá rebasar las horas mensuales máximas establecidas en el párrafo anterior.

Art. 26. *Tiempos de descanso.*—Se acuerdan los siguientes tiempos mínimos de descanso:

«Reposo mínimo en cama, entre servicios: ocho horas, comprendidas entre las veinte horas y las diez horas del día siguiente.»

Tiempo libre mínimo en su residencia, por semana: cuarenta y ocho horas (dos periodos de veinticuatro horas consecutivos).

Tiempo libre mínimo en su residencia, por meses naturales: ocho días, al menos dos de ellos consecutivos.

Vacaciones anuales reglamentarias mínimas: treinta días consecutivos, o en dos fracciones de quince días consecutivos, de las cuales una de ellas, al menos, si es posible, comprendida entre el primero de mayo y el 31 de octubre.

El presente artículo se aplicará con la elasticidad necesaria a las diversas situaciones producidas por los programas de servicio.

#### CAPITULO IV

##### SITUACIONES

Art. 27. *Situaciones.*—Se establecen las siguientes situaciones para los tripulantes:

##### 1. Fuera de plantilla:

Aspirante en periodo de prueba.

##### 2. En plantilla:

1. En actividad.
2. Con licencia:

Retribuida.  
Sin retribución.

##### 3. Excedente:

Voluntario.  
Forzoso.

##### 4. En servicio militar.

##### 5. Enfermo.

El cese en plantilla se producirá:

1. Al llegar a la edad límite.
2. Por pérdida prematura definitiva de aptitud.
3. Por rescisión del contrato de trabajo.

Art. 28. *Aspirante en periodo de prueba.*—La admisión de aspirantes por la Empresa, con ánimo de probarlos para ver si pudieran llegar a formar parte de sus tripulaciones, se hará libremente, sin sujetarse a más turnos, exámenes o formalidades que las que la propia Empresa determine.

En igualdad de condiciones, se dará preferencia para el ingreso como aspirante en periodo de prueba al personal de la Empresa.

La duración máxima del periodo de pruebas será de seis meses.

El personal de nuevo ingreso, una vez superados satisfactoriamente los exámenes para entrar como aspirante en periodo de pruebas, suscribirá el correspondiente contrato de trabajo con la Empresa. Este contrato podrá rescindirse en cualquier momento libremente, por cualquiera de las partes, sin necesidad de preaviso ni indemnización.

El personal que perteneciese ya a la Empresa durante el periodo de prueba se mantendrá en su plantilla de origen.

Durante su periodo de prueba los aspirantes percibirán como remuneración el 85 por 100 del sueldo y de la prima horaria, y el 100 por 100 de las dietas establecidas para los tripulantes de última categoría de la especialidad correspondiente. Salvo que, en el caso de los aspirantes que pertenecen ya a la compañía, sus

remuneraciones anteriores fuesen superiores, en cuyo caso cobrarán la que sea más alta.

Si transcurrido el plazo máximo de prueba de seis meses no se ha rescindido el contrato o se ha desechado al aspirante, se pasará a la situación de actividad.

Art. 29. *Tripulante con licencia retribuida.*—La Empresa concederá licencia retribuida a los tripulantes que lo soliciten, siempre que medien las causas siguientes, y por el tiempo que se señala:

##### 1. Dos días laborables:

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

b) Alumbramiento de esposa.

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

2. Diez días naturales ininterrumpidos, para contraer matrimonio.

##### 3. Tripulante con licencia sin retribución.

Anualmente los tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia, sin retribución, por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidos o no, para asuntos particulares. Durante dichos días les serán suspendidas todas sus retribuciones.

Art. 30. *Excedente.*—Los tripulantes, con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la compañía, podrán pasar a la situación de excedencia, sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio. La excedencia puede ser voluntaria y forzosa.

1.—*Excedencia voluntaria.*—Se concederá por un plazo no inferior a seis meses prorrogables, ni superior a cinco, no computándose el tiempo que dure esta situación a ningún efecto.

La petición de excedencia se despachará favorablemente dentro del mes siguiente a su presentación, cuando los motivos sean debidamente justificados. No existirá para la Empresa obligación de conceder excedencia en número superior al 5 por 100 de cada especialidad.

La excedencia será prorrogada tan sólo cuando persistan las causas que motivaron su concesión y no exista ninguna petición pendiente de atender, por haberse rebasado el porcentaje del 5 por 100. En ningún caso podrá exceder de cinco años la totalidad de las prórrogas concedidas.

2. *Excedencia forzosa.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento para cargo político o el ejercicio de cargos del Movimiento o de la Organización Sindical.

La excedencia tendrá lugar tan sólo cuando se trate de cargos que, por exigir una atención especial, sean incompatibles con una dedicación completa del interesado a la Empresa.

La excedencia forzosa se prolongará por el tiempo que dure el cargo que la determina, computándose dicho tiempo a efectos pasivos y de antigüedad.

El reintegro deberá solicitarse por el interesado, dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba. Si el tripulante no solicita el reintegro dentro de este plazo, perderá el derecho a su puesto en la Empresa.

Art. 31. *Servicio militar.*—Los tripulantes civiles llamados eventualmente a filas para prestar servicios militares obligatorios, o con ocasión de su movilización, mantendrán vigente su contrato de trabajo con la Empresa durante el tiempo estipulado por la Ley de Contrato de Trabajo, suspendiéndose temporalmente la aplicación de lo acordado en el presente Convenio. Dicho tiempo les será computado a efectos pasivos y de antigüedad, abonándoseles durante el mismo el 50 por 100 de su sueldo.

Art. 32. *Enfermo.*—(Se pretende revisar la cobertura económica que establece actualmente para casos de enfermedad la Reglamentación nacional de trabajo en la Compañía Iberia, tanto para el personal de vuelo como para el de tierra. Postergando, de momento, la inclusión de este tema en el Convenio.)

Art. 33. *Cese de la actividad de vuelo.*—En el momento de la terminación de la situación de actividad en vuelo para alcanzar las edades límites establecidas en el artículo 48, los tripulantes tendrán opción a convenir con la empresa alguna de las siguientes alternativas:

1. El percibo de una indemnización en metálico contra la dejación de los derechos pasivos que pudieran asistir al tripulante. (La cuantía de la indemnización, así como los detalles de la misma, se estudiarán por una comisión especial encargada de dicho cometido, la cual, una vez terminado su trabajo—en el plazo máximo de cuatro meses, a partir de la fecha de la firma del presente convenio—, presentará una propuesta a la Comisión mixta establecida en el artículo 12 para su estudio y aprobación, si procede, y ulterior incorporación al convenio como anejo del mismo.)

2. El pase a los servicios de tierra siempre que existan vacantes y reúnan los conocimientos necesarios y las condiciones suficientes para el desempeño de las nuevas funciones.

Conservando en el nuevo puesto el sueldo de la categoría alcanzada, reajustándose el resto de sus remuneraciones al nuevo puesto de trabajo.

3. El retiro de los tripulantes, de acuerdo con el artículo 77 de la Ley de Contrato de Trabajo, se producirá al cumplir la edad límite reglamentaria de la actividad de vuelo que corresponda a su especialidad, si no ha solicitado antes de la empresa su pase a los servicios de tierra.

Los auxiliares de vuelo femeninos, por lo prematuro de su edad de retiro de la actividad de vuelo, plantean un problema muy específico de seguridad social, que debe resolverse de acuerdo con las directrices de los Organismos rectores del Mutualismo Laboral.

CAPITULO V

SEGUROS

Art. 34. La Comisión mixta elaborará en el plazo de seis meses, a contar desde la fecha de publicación de este Convenio en el «Boletín Oficial del Estado», un proyecto de régimen a aplicar a las distintas situaciones que han de ser cubiertas por los seguros privados, el cual tendrá efectos retroactivos a partir de la fecha de aplicación del presente Convenio.

CAPITULO VI

REMUNERACIONES

Art. 35. Estructura del salario.—La remuneración de los auxiliares de a bordo se compondrá de los siguientes elementos:

1. Parte fija:

- Sueldo.
- Antigüedad.
- Gratificación de jefe de cabina de pasajeros.

2. Parte variable:

- Prima horaria de vuelo normal.
- Prima horaria de vuelo extraordinario.

3. Otros conceptos, comunes con el resto del personal de la empresa:

- Dietas por manutención y alojamiento.
- Abono de vestuario.
- Indemnización por traslado.
- Indemnización por residencia.
- Plus familiar.
- Las primas quedarán excluidas de cotización a efectos de Seguros Sociales.
- Pagos extraordinarios.
- Participación en beneficios.

De estas remuneraciones se considerará como salario, a efectos del Plus Familiar y de la gratificación de residencia y del mutualismo laboral, exclusivamente el sueldo y antigüedad.

Art. 36. Valores de sueldos, primas y gratificaciones.—En el cuadro I, incluido al final del texto, como anejo al presente Convenio, se recogen los valores convenidos para los diferentes sueldos y primas y para la gratificación de jefe de cabina de pasajeros.

El porcentaje de incremento de los sueldos con la antigüedad será de 7,5 por 100 cada trienio para los auxiliares de a bordo masculinos y de 11,25 por 100 cada trienio para los auxiliares de a bordo femeninos.

Art. 37. Prima por horas extraordinarias.—Se considerarán como horas de vuelo extraordinarias aquellas que superen el 110 por 100 de los valores establecidos por el coeficiente de programación.

Las horas de vuelo extraordinarias tendrán una sobreprima del 25 por 100 de la prima horaria normal de vuelo.

Art. 38. Vuelos de situación.—En los vuelos de situación y regreso de los tripulantes para tomar o dejar los servicios asignados, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la prima horaria que les corresponda.

Las horas realizadas en éstos vuelos no afectarán al cómputo mensual de horas.

Art. 39. Cursos, comisiones y vacaciones.—Los tripulantes que, debido a cursos o comisiones, no lleguen a alcanzar el 100 por 100 del coeficiente de programación percibirán la diferencia entre las horas de vuelo efectuadas y el referido porcentaje.

Durante las vacaciones reglamentarias, los tripulantes percibirán el 100 por 100 de la parte alicuota del coeficiente de programación que corresponda al número de días transcurridos en esta situación.

En aquellos casos en que los servicios mensuales asignados a cada tripulante no alcancen el 90 por 100 del coeficiente de programación percibirán la diferencia entre las horas de vuelo efectuadas y el referido porcentaje. Salvo que la empresa, por circunstancias especiales, decida no asignar servicios de vuelo a un tripulante, en cuyo caso éste será sometido a una información, que habrá de resolverse en un plazo inferior a un mes. Quedando la garantía a reservas del resultado de la misma.

En tanto se establece la reglamentación sobre enfermedades previstas en el artículo 32, en aquellas de duración inferior a un mes los tripulantes percibirán el 100 por 100 de la prima horaria que corresponde al coeficiente de programación cuando la enfermedad se haya adquirido con ocasión del servicio, y el

50 por 100 de la parte alicuota que corresponda al número de días permanecido en esta situación en los demás casos.

Cuando la disminución de la actividad de vuelo de un tripulante se produzca de forma voluntaria por parte del mismo, la garantía no cubrirá dicha disminución.

Art. 40. Dietas.—Se establecen las que se especifican en el cuadro 2, incluido al final del presente convenio como anejo al mismo, a aplicar de acuerdo con el sistema actual de dietas. Estas dietas tienen carácter provisional, revisándose las cifras de las mismas con posterioridad al convenio, al mismo tiempo que se revisa el sistema general de dietas de los tripulantes.

Art. 41. Indemnización por traslado.—La empresa tomará a su cargo los gastos ocasionados con motivo del traslado de residencia por cambio permanente de destino por razones del servicio de sus tripulantes.

La cobertura alcanzará al traslado del tripulante y de la familia que tenga acreditado ante la empresa que vive en su compañía y depende económicamente del mismo y al de su ajuar. La cuantía de la misma será objeto de arreglo entre el tripulante y la empresa.

El tripulante percibirá además en concepto de indemnización por traslado el importe de dos mensualidades de su sueldo, de acuerdo con su especialidad, categoría y antigüedad.

Art. 42. Indemnización por residencia.—Los tripulantes destinados con carácter permanente por razones de servicio en las escalas que se citan a continuación percibirán en concepto de gratificación de residencia un porcentaje sobre su sueldo de acuerdo con la siguiente escala:

- En Baleares: 30 por 100.
- En Canarias: 40 por 100.

Art. 43. Plus Familiar.—La empresa destinará el 20 por 100 de la nómina para el Plus de Cargas Familiares, conforme se establece en la legislación vigente.

Art. 44. Vestuario.—Se nombrará una comisión especial encargada de presentar, en el plazo de cuatro meses, a partir de la fecha de la firma del convenio, ante la Comisión mixta establecida en el artículo 12 un proyecto de reglamento de vestuario para los auxiliares de vuelo, para su estudio y aprobación, si procede, y ulterior incorporación al Convenio.

Art. 45. Pagos extraordinarios.—Los tripulantes percibirán con carácter de pagos extraordinarios, los días anteriores al 18 de julio y 25 de diciembre de cada año, el importe del sueldo mensual que corresponda a su especialidad, categoría y antigüedad. Con las correcciones que sobre dicho sueldo introduzca la gratificación de residencia establecida en el artículo 47.

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

Art. 46. Participación en los beneficios.—La empresa establecerá en su día la fórmula de participación de los tripulantes en los beneficios, de conformidad con lo que por el Estado se regule con carácter general y los acuerdos que tome el Instituto Nacional de Industria para el cumplimiento en las empresas del mismo.

CAPITULO VII

LÍMITE DE TIEMPOS

Art. 47. Antigüedad para el ascenso.—El tiempo mínimo de antigüedad para el ascenso, a que se refiere el epígrafe primero del artículo 20, será de tres años para todos los auxiliares de a bordo.

Art. 48. Edad límite.—La edad límite de actividad en vuelo será de cuarenta años para los auxiliares de a bordo femeninos y cuarenta y cinco para los masculinos.

Para los auxiliares de a bordo contratados con anterioridad al 1 de enero de 1963 las edades límite de servicio en vuelo serán la de cuarenta años para los femeninos y la de cincuenta para los masculinos.

La edad límite de actividad en vuelo de los jefes de cabina de pasajeros será de cuarenta y cinco años para los femeninos y de cincuenta y cinco para los masculinos.

SUELDOS Y PRIMAS

	Categorías				
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup>	5. <sup>a</sup>
Sueldo base .....	6.300	5.625	4.950	4.275	3.600
Prima vuelo reactor .....	180	154	127	101	74
Prima vuelo hélice .....	139	119	98	78	57

Gratificación del jefe de cabina de pasajeros, 20 por 100 del sueldo base, más la antigüedad.

Los sueldos y primas se han calculado en función de los porcentajes anteriormente existentes entre los de los auxiliares de a bordo y los de los primeros pilotos (prima horaria = 33,33 por 100).

	Pesetas
<b>Internacional:</b>	
Dieta .....	15
Tercio de dieta .....	5
<b>Nacional:</b>	
Dieta .....	400
Tercio de dieta .....	133

### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—La representación de los trabajadores en el Consejo de Administración se supedita a lo dispuesto en la Ley de 21-6-1962 y a que se establezca lo dispuesto en el artículo 10 de la mencionada Ley para su entrada en vigor y los acuerdos que en su día tome el Instituto Nacional de Industria para su cumplimiento en las empresas del mismo.

Segunda.—En lo que hace referencia al salario hora individual, se establecerá éste de acuerdo con lo señalado en la legislación en la materia.

Tercera.—Igual norma que la anterior se aplicará en lo que hace referencia al salario hora profesional.

Cuarta.—La Comisión mixta creada en el presente Convenio en su artículo 12 de la primera y segunda parte se entenderá está formada por dos Subcomisiones, una para clase de personal.

Quinta.—El personal con destino en Guinea queda excluido de lo señalado en el artículo 10 de la primera y segunda parte del Convenio.

Sexta.—Las partes renuncian expresamente a interponer recurso de alzada contra el criterio de la Dirección General de Ordenación del Trabajo en cuanto a la aprobación por la misma del presente texto del Convenio.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA

*ORDEN de 29 de febrero de 1964 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en el recurso contencioso-administrativo número 7.915, promovido por «Alter, S. A.», contra resolución de este Ministerio de 16 de noviembre de 1960.*

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 7.915, interpuesto ante el Tribunal Supremo por «Alter, S. A.», contra resolución de este Ministerio de 16 de noviembre de 1960, se ha dictado, con fecha 26 de noviembre de 1963, sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando el recurso que nos ocupa, promovido por la representación de «Alter, S. A.», debemos anular como anulamos por no estar conforme a derecho, la resolución del Ministerio de Industria de dieciséis de noviembre de mil novecientos sesenta, por el que inscribió en el registro de la Propiedad Industrial, la marca «Viteciclina», número trescientos cuarenta y un mil novecientos cincuenta y seis, solicitada por la Compañía Española de Penicilina y Antibióticos, S. A., para distinguir «una especialidad farmacéutica», cuyo asiento registral igualmente anulamos; no hacemos imposición de costas.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se insertará en la «Colección Legislativa», lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años.  
Madrid, 29 de febrero de 1964.

LOPEZ BRAVO

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

*ORDEN de 13 de marzo de 1964 por la que se prorroga la reserva a favor del Estado de los yacimientos de plomo en una zona de la sierra de Gádor, de la provincia de Almería, ampliada a yacimientos de espato flúor, según Orden ministerial de 18 de junio de 1962.*

Ilmo. Sr.: Por Orden de este Ministerio de 21 de abril de 1955, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 27 del mismo mes, se dispuso la reserva provisional a favor del Estado de los yacimientos de plomo en determinada zona de la sierra de Gádor, de la provincia de Almería, habiendo sido prorrogada sucesivamente en su vigencia y ampliada por Orden ministerial de 18 de junio de 1962 a los yacimientos de es-

pato flúor, según el perímetro que se designaba en la reserva inicial y en las condiciones fijadas por la Orden que dispuso la misma.

En la actualidad subsisten los motivos determinantes de la reserva, toda vez que es conveniente que el Instituto Nacional de Industria continúe realizando las labores de investigación que le fueron encomendadas.

Este Ministerio acuerda:

Prorrogar la reserva a favor del Estado de los yacimientos de plomo en una zona de la sierra de Gádor, de la provincia de Almería, establecida por Orden ministerial de 21 de abril de 1955 y ampliada a yacimientos de espato flúor según Orden ministerial de 18 de junio de 1962, en los propios términos que se indicaban en la correspondiente Orden.

Esta prórroga entrará en vigor a partir de la fecha del vencimiento de la reserva, expirado a los dos años, salvo el caso de que se prorrogue nuevamente de forma explícita o sea transformada en reserva definitiva.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde a V. I. muchos años

Madrid, 13 de marzo de 1964.—P. D., Angel de las Cuevas.

Ilmo. Sr. Director general de Minas y Combustibles.

*RESOLUCIONES de los Distritos Mineros de Córdoba, Palencia y Salamanca por las que se hace público haber sido otorgados los permisos de investigación que se mencionan.*

Los Ingenieros jefes de los Distritos Mineros que se indican hacen saber: Que han sido otorgados los permisos de investigación siguientes, con expresión del número, nombre, mineral, hectáreas y término municipal.

Córdoba

11.856 «Manolita». Barita. 220. Espiel.

Palencia

Provincia de Burgos y Logroño

3.720 y 3.280. «Sierra Brava». Hierro. 5.806. Barbadillo de Herreros y otros

Salamanca

Provincia de Salamanca

5.060 «Deseada». Estaño. 97. El Payo.  
5.065 «Santa Fe». Estaño. 144. El Payo.  
5.087. «España». Estaño. 67. El Payo.  
5.089 «San Luis». Estaño y wolframio. 116. Martinamor.  
5.090 «San Juan». Estaño y wolfram. 34. Fregeneda.  
5.091. «Maria del Amor». Estaño y wolfram. 164. El Payo.

Lo que se hace público en cumplimiento de lo ordenado en las disposiciones legales vigentes.

## MINISTERIO DE COMERCIO

INSTITUTO ESPAÑOL DE MONEDA  
EXTRANJERA

Mercado de Divisas de Madrid

*Cambios de cierre de las monedas extranjeras cotizadas en la sesión celebrada el día 2 de abril de 1964:*

DIVISAS	CAMBIOS	
	Comprador	Vendedor
	Pesetas	Pesetas
1 Dólar U. S. A. ....	59,786	59,966
1 Dólar canadiense .....	55,341	55,507
1 Franco francés nuevo .....	12,200	12,236
1 Libra esterlina .....	167,332	167,835
1 Franco suizo .....	13,814	13,855
100 Francos belgas .....	120,022	120,383
1 Marco alemán .....	15,042	15,087
100 Liras italianas .....	9,567	9,595
1 Florín holandés .....	16,577	16,626
1 Corona sueca .....	11,621	11,655
1 Corona danesa .....	8,669	8,695
1 Corona noruega .....	8,363	8,388
1 Marco filandés .....	18,626	18,682
100 Chelines austriacos .....	231,462	232,158
100 Escudos portugueses .....	208,604	209,231