

que figuran en la siguiente relación, para que acudan al Ayuntamiento de Talavera la Real (Badajoz), el próximo día 9 de julio a las once horas, a fin de que, previo traslado a las fincas para tomar sobre el terreno los datos necesarios, se levanten las correspondientes actas previas a la ocupación.

Madrid, 23 de junio de 1964.—El Ingeniero Director, P. D., el Ingeniero Jefe de la Sección.—5.168-E

Relación que se cita

Fincas núm.	Titulares
1	D. Manuel Pérez Gutiérrez.
2, 3, y 4	D. Antonio Villalobos y Hnos
5, 9 y 24	D. Evaristo Villalobos
6	D. Antonio Pérez Gutiérrez.
7	D. Francisco Broncano Tienza.
8	D. Jacinto Villalobos
10 y 20	D. Antonio Arrobas y Hnos.
11	D. Miguel Villalobos.
12	D. Juan Tienza Tienza.
13 y 18	Herederos de D. Juan Tienza.
14	D. ^a Antonia Ardilla Guerrero.
15 y 22	Herederos de D. Cristóbal Tienza Villalobos.
16 y 21	D. Antonio Tienza Sama.
17	D. Cristóbal Tienza Villalobos.
19	Herederos de D. Juan Riera.
23	D. Antonio Ardile Guerrero.

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCION de la Dirección General de Ordenación del Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo acordado en 2 de diciembre de 1963 entre la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», y su personal de vuelo.

Visto el Convenio Colectivo Interprovincial acordado entre la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», y su personal de vuelo en 2 de diciembre de 1963; y

Resultando que en 25 de febrero último, con entrada en este Centro directivo el 10 de marzo siguiente, el Secretario general de la Organización Sindical remitió a este Centro directivo el texto aprobado por la Comisión deliberante, informando su alcance y trascendencia en el orden económico social, al mismo tiempo que resalta la intangibilidad de precios, no obstante las mejoras salariales pactadas;

Resultando que en 10 del referido marzo se remitió el Pacto a la Dirección General de Previsión para efectos de lo dispuesto en el artículo sexto del Decreto 56/1963, de 17 de enero, informando dicho Centro el día 23 que, «examinadas las cláusulas, se comprueba no contienen precepto alguno en contradicción con las normas sobre seguridad social»;

Considerando que esta Dirección es competente para resolver sobre lo acordado por las partes en el referido Convenio y que las estipulaciones del mismo no contravienen preceptos de superior rango administrativo ni colisiones interlaborales susceptibles de provocarlas;

Considerando que la unanimidad de lo pactado y el hecho de que las mejoras salariales se compensen sin alterar el precio básico de los servicios, como determina la Orden de 24 de enero de 1959, justifica la aprobación del Convenio, y, por tanto,

Esta Dirección General, en uso de las facultades que le concede el artículo 19 del Reglamento de 22 de julio de 1958, resuelve:

1.º Aprobar el Convenio Colectivo acordado entre la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», y su personal de vuelo en 2 de diciembre último.

2.º Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», con arreglo a lo previsto en el artículo 25 del citado Reglamento; y

3.º Contra la presente Resolución no cabe recurso alguno en la vía administrativa, según determina el artículo 23 del Reglamento para aplicación de la Ley de 24 de abril de 1958 y las Ordenes de 24 de enero de 1959 y 19 de noviembre de 1962.

Lo que le comunico a V. S. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 29 de mayo de 1964.—El Director general, Jesús Posada Cacho.

Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE LA EMPRESA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA AVIACION Y COMERCIO, SOCIEDAD ANONIMA, CON SU PERSONAL DE VUELO, ACORDADO EN 2 DE DICIEMBRE DE 1963

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 «Aviación y Comercio, 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 dé 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 les 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 en los manuales y Reglamentos de la Empresa, así como el mantenimiento del grado de disciplina que corresponde al nivel de respeto y confianza del grado 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 de su caso ante los Organos 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 1 de enero 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 julio 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.*—Cuanto 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 establecer 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 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 establezcan 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. *Escalafores.*—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 lo 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 considerasen 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 las 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. Pase 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 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. 24. *Turnos de trabajo.*—La Empresa tendrá la facultad de fijar los turnos de trabajo y descanso de sus tripulaciones, 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. *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, 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 cociente 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. 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 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 1 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 servicios.

CAPITULO IV

SITUACIONES

Art. 28. *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. 29. *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 mas 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 pruebas al personal de la Empresa.

Los Mecánicos de mantenimiento de aeronaves y los Radio-telegrafistas 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 formación 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 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. 30. *Tripulante con licencia:*

1. 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.

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 y 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 solo 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 solo 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. 32. *Servicio militar:*

1. *Tripulantes civiles.*—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 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 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. 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 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. *Paso 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 Tráfico 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 en la Subdirección de Tráfico 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, 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.
- Titulos.

2. Parte variable:

- Prima horaria de vuelo normal.
- Prima horaria de vuelo extraordinaria.

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

- Dietas para manutención y alojamiento.
- Abono de vestuario
- Indemnización de traslado.
- Indemnización de residencia.
- Plus familiar
- Pagas extraordinarias.
- Participación en los 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.

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 — Porcentaje	Prima horaria — Porcentaje
Primeros Pilotos	100	100
Segundos Pilotos	85	75
Oficiales técnicos	80	66.66

2. Porcentaje de incremento de sueldos con la antigüedad: 7,5 por 100 cada trienio (1).

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, radiotelegrafista o mecánico de 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 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 alícuota 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 corresponde al coeficiente de programación, cuando la enfermedad se haya adquirido con ocasión del servicio, y el 50 por 100 de la parte alícuota 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. *Dietas.*—Se establecen las que se especifican en el cuadro 4, incluido al final del presente Convenio como anejo del mismo, a aplicar de acuerdo con el sistema actual de dietas (1).

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 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. 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 los efectos del plus familiar se considerará como salario exclusivamente el sueldo y antigüedad, 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 que 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 conformidad 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 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.

PRIMEROS PILOTOS

Cuadro 1.º

	Categoría						
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª
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	336	295	254	213	172

(1) Se suprime la anterior bonificación de antigüedad denominada «prima de no rotura».

(1) Estas dietas tienen carácter provisional, debiendo revizarse 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 revise el sistema actual de dietas.

Cuadro 2.º

SEGUNDOS PILOTOS

	Categoría						
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª
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

Cuadro 3.º

OFICIALES TECNICOS

	Categoría						
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª	7.ª
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

Cuadro 4.º

DJETAS

ESPECIALIDAD	INTERNACIONAL		NACIONAL	
	Dieta	Tercio de dieta	Dieta	Tercio de dieta
	Primeros Pilotos	21 \$	7 \$	520 ptas.
Segundos Pilotos	19 \$	6.33 \$	480 ptas.	160 ptas.
Oficiales Técnicos	17 \$	5.66 \$	440 ptas.	146 ptas.

AUXILIARES DE A BORDO

CAPITULO PRIMERO

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 «Aviación y Comercio, S. A.»

Art. 2.º *Trato más favorable.*—En cuantas ocasiones en el texto del presente Convenio el tratamiento a las tripulaciones dé 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 les 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 en los manuales y Reglamentos de la empresa, así como el mantenimiento del grado de disciplina que corresponde al nivel de respeto y confianza del grado 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 perjudicarlos, 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 1 de enero 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. *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 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 reguladoras de sus remuneraciones.

Se establecen las siguientes categorías:

- Auxiliares de a bordo de 1.ª categoría.
- Auxiliares de a bordo de 2.ª categoría.
- Auxiliares de a bordo de 3.ª categoría.
- Auxiliares de a bordo de 4.ª categoría.
- Auxiliares de a bordo de 5.ª 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 sucesivas 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 puestos 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, cooperación, etc.).

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.

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 26—que corresponda 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 del trabajo y descanso.*—La empresa establecerá una Reglamentación de trabajo y descanso de las tripulaciones tan prolija como el tema lo requiere, 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, 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. 25. *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 cociente 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 consecutivas).

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 1 de mayo al 31 de octubre.

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

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 o sin retribución.
3. Excedente: Voluntario o 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 prueba 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 período 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:*

1. 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) Alumbrado 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.

2. 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, ininterrumpidamente 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 activo. 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 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 cinco por ciento 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 cinco por ciento. 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 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. 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 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. 33. *Cese de la actividad en vuelo.*—En el momento de la terminación de la situación de actividad en vuelo por 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 y reajustándose el resto de sus remuneraciones al nuevo puesto de trabajo.

3. El 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 actividad en vuelo que corresponde a su especialidad, si no ha solicitado antes de la empresa su pase a los servicios de tierra.

Los Auxiliares de vuelo femenino, 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. *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, el cual tendrá efectos retroactivos a partir de la fecha de aplicación del presente Convenio.

CAPITULO VI

ENUMERACIONES

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 extraordinaria.

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

Dietas para manutención y alojamiento.

Abono de vestuario.

Indemnización de traslado.

Indemnización de residencia.

Plus familiar.

Pagas extraordinarias.

Participación en los 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.

Las primas quedarán excluidas de cotización a efectos de Seguros sociales.

Art. 36. *Valores de sueldos, primas y gratificaciones.*—En el cuadro 1, incluido al final del texto como anexo 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 del 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 estos 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 alícuota 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 prevista 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 alícuota 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 (1).

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 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. 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.

A efectos del Plus familiar se considerará como salario exclusivamente el sueldo y antigüedad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 38.

Art. 44. *Vestuario*.—Se nombrará una Comisión especial encargada de presentar en el plazo de cuatro meses a partir 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. *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 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 su 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 las 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.

(1) Estas dietas tendrán 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.

SUELDOS Y PRIMAS

CUADRO 1

	Categoría				
	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a	5. ^a
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 de Jefe de cabina de pasajeros: Veinte por ciento 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 x 100).

DIETAS

CUADRO 2

INTERNACIONAL	
Dieta	15 \$
Tercio de dieta	5 \$
NACIONAL	
Dieta	400 ptas.
Tercio de dieta	133 ptas.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—La representación de los trabajadores en el Consejo de Administración se supedita a lo dispuesto en la Ley de 21 de julio de 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 vigente 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 cada clase de personal.

MINISTERIO DE AGRICULTURA

ORDEN de 4 de junio de 1964 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en el recurso contencioso-administrativo número 10.259, interpuesto por don Pedro Romero Cánovas.

Ilmo. Sr.: Habiéndose dictado por la Sala Quinta del Tribunal Supremo con fecha 4 de mayo de 1964 sentencia firme en el recurso contencioso-administrativo número 10.259, interpuesto por don Pedro Romero Cánovas contra Orden de este Departamento de 6 de septiembre de 1962, que le sancionó con la separación del servicio, sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que estimando en parte el presente recurso contencioso-administrativo, promovido por don Pedro Romero Cánovas, contra Resolución del Ministerio de Agricultura de seis de septiembre de mil novecientos sesenta y dos, que separó definitivamente del servicio al recurrente, y quince de noviembre del mismo año, que desestimó el recurso de reposición interpuesto contra aquélla, debemos declarar y declaramos no ser tales Resoluciones conforme a Derecho, y en consecuencia, las anulamos, declarando en su lugar que el recurrente en el ejercicio de su cargo incurrió en una falta grave de negligencia a la que corresponde la sanción de seis meses de suspensión de empleo y sueldo, debiendo ser reintegrado por la Administración a su cargo con todas las consecuencias, una vez cumplida la sanción que se impone, sin hacer especial condena de costas.»

Este Ministerio ha tenido a bien disponer se cumpla en sus propios términos la precitada sentencia.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 4 de junio de 1964.

CANOVAS

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.