

Sector de Conservas, Semiconservas, Ahumados, Cocidos, Secados, Elaborados, Salazones, Aceite y Harina de Pescados y Mariscos	Tabla 2001			
	Pesetas		Euros	
	Salario	Antig.	Salario	Antig.
Grupo 4.º Personal Subalterno:				
Conductor	150.023	2.656	901,66	15,96
Vigilante	125.633	1.996	755,07	12,00
Almacenero	141.381	1.996	849,72	12,00
Portero	125.633	1.996	755,07	12,00
Conserje	125.633	1.996	755,07	12,00
Ordenanza	125.633	1.996	755,07	12,00
Aprendiz de primer año	75.687	—	454,89	—
Aprendiz de segundo año	82.130	—	493,61	—
Grupo 5.º Personal de Fabricación:				
Maestro	3.806	76,10	22,87	0,46
Oficial 1.ª	3.746	75,51	22,51	0,45
Oficial 2.ª	3.687	70,77	22,16	0,43
Auxiliar	3.619	61,39	21,75	0,37
Grupo 6.º Personal de Oficios Varios:				
Maestro	4.300	76,10	25,84	0,46
Oficial 1.ª	4.083	75,64	24,54	0,45
Oficial 2.ª	3.954	70,77	23,76	0,43
Ayudante	3.879	70,28	23,31	0,42
Peón	3.704	61,74	22,26	0,37

20896 RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del I Convenio colectivo entre la empresa «Air Europa Express Líneas Aéreas, S.A.U.» y los Tripulantes Técnicos de Vuelo.

Visto el texto del I Convenio colectivo entre la empresa «Air Europa Express Líneas Aéreas, S.A.U.», y los Tripulantes Técnicos de Vuelo (código de Convenio número 9013792), que fue suscrito con fecha 11 de julio de 2001 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por la Sección Sindical del SEPLA en representación del colectivo laboral afectado y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro y Depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio colectivo en el correspondiente registro de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 22 de octubre de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

I CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO ENTRE LA EMPRESA «AIR EUROPA EXPRESS LÍNEAS AÉREAS, S.A.U.» Y LOS TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO

CAPÍTULO 1

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ámbito personal y funcional.*

Son partes concertantes del presente Convenio Colectivo de Trabajo, por la parte empresarial, la empresa «Air Europa Express Líneas Aéreas, S.A.U.» (en adelante AEX), y por parte de los Tripulantes Técnicos de Vuelo, la representación elegida por los mismos, actualmente la Sección Sindical del SEPLA en AEX, (en adelante la representación de los pilotos).

El presente Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de AEX encuadrados en el grupo de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se registrará por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros Convenios colectivos.
- El personal que ingrese en la empresa, en función de Título Aero-náutico, recogido en el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, sobre navegación aérea, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.
- El personal ajeno a AEX que realice prácticas de vuelo.

El ámbito de aplicación funcional del Convenio será las actividades de transporte aéreo realizadas por AEX y los servicios profesionales de pilotaje realizados por los Tripulantes Técnicos de Vuelo.

Artículo 2. *Ámbito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio, abarca a todos los centros y lugares de trabajo que AEX tenga establecidos o establezca en el futuro, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo primero.

Artículo 3. *Ámbito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tendrá vigencia desde la firma del mismo, una vez registrado por la autoridad laboral, hasta el 31 de diciembre de 2002. La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos a partir de la firma del Convenio, así como los artículos que establezcan fecha a efectos económicos, que será la señalada.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por períodos de doce meses a partir de la finalización de la vigencia del mismo, si con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su vencimiento no ha sido expresamente pedida su revisión, por cualquiera de las dos partes.

Artículo 4. *Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.*

Cuantas mejoras se establecen en este Convenio, producirán la compensación, en su conjunto y en cómputo global, de aquellas que con carácter voluntario o pacto tuviese ya otorgadas AEX.

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad.

Si durante el proceso de registro, la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas del Convenio en su actual redacción, la comisión negociadora deberá reunirse para considerar tal modificación, determinando si se mantiene la vigencia del resto del articulado del Convenio, o, si por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas, obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran otorgado.

Artículo 6. *Comisión Paritaria de interpretación y seguimiento.*

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, funcionará, en el seno de la Empresa, una Comisión Paritaria de Interpretación y Seguimiento, que estará compuesta por representantes de la Empresa y de los Tripulantes Técnicos Pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los Tripulantes Técnicos estará integrada como máximo por tres pilotos asignados por la representación de los pilotos. Los representantes de la Empresa serán nombrados libremente por ésta, hasta un máximo de tres.

La Comisión ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su facultad será la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de las competencias de la jurisdicción laboral, así como las funciones de seguimiento y control que se le confieren en este Convenio.

Las reuniones de carácter ordinario se efectuarán trimestralmente, sin perjuicio de celebrar en cualquier momento, a petición de cualquiera de las partes o por causa que lo justifique, reuniones extraordinarias.

Sus decisiones tendrán carácter vinculante debiendo ser aprobadas por la mayoría de cada una de las partes.

La comisión paritaria será la competente para interpretar las cláusulas del presente convenio. En el caso de que la comisión no consiga llegar a un acuerdo, cada una de las partes así como el interesado podrán ejercer las acciones que consideren oportunas.

Cuando una parte solicite a la otra convocatoria de reunión extraordinaria, especificará el orden del día y si en el plazo de quince días la comisión no ha emitido informe, quedan libres las partes para acudir a las vías que consideren oportunas.

Artículo 7. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

Si durante la vigencia del presente Convenio se pusieran al servicio de la Empresa nuevos tipos de aeronaves diferentes al tipo actual, cuya explotación implique actividad superior o inferior a la que los Tripulantes Técnicos Pilotos realicen, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones.

Artículo 8. *Regulación de empleo y protección de puestos de trabajo.*

La Dirección de Air Europa Express se obliga durante el tiempo que dure la renovación completa de su flota y como mínimo durante la vigencia de este Convenio Colectivo a no instar Expedientes de Regulación de Empleo, ni despidos individuales por la causa objetiva del artículo 52.c) de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

En el supuesto que la Dirección de Air Europa Express, en los mencionados períodos de tiempo, instara Expediente de Regulación de Empleo o despido individual por la causa objetiva del artículo 52.c) de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, que afectara a trabajadores incluidos en el ámbito personal de este Convenio Colectivo y dicho expediente fuera autorizado por la autoridad laboral o el despido objetivo fuera declarado procedente o improcedente y la empresa en este último caso optase por la extinción de la relación laboral, ésta se obliga a satisfacer a los trabajadores afectados por tales medidas una indemnización total, incluida la legalmente establecida para el expediente de regulación de empleo o para el despido individual objetivo, tanto procedente como improcedente, de sesenta y cinco días de salario por año de antigüedad, con los consiguientes prorrateos por los periodos inferiores al año, sin limitación por años alguna.

El trabajador tendrá derecho a optar entre la citada indemnización o incorporarse a la Compañía Air Europa, siempre que exista vacante, se superen los cursos pertinentes, entendiéndose en este caso como fecha de finalización del curso la suelta en línea. Dicha incorporación se efectuará en el puesto del escalafón que le correspondiese, manteniendo el tripulante la antigüedad administrativa y el nivel económico que éste tuviese en Air Europa Express. Esta opción, al estar en contradicción con lo establecido en el convenio de Air Europa, queda sujeta a la aprobación por parte de la Sección Sindical de Air Europa, siendo la Sección Sindical de Air Europa Express la obligada a negociar la misma. De no llevarse

a cabo su incorporación en AEA por cualquier causa, el TTP afectado percibirá la indemnización anteriormente pactada.

En ambos supuestos, expediente de regulación de empleo o despido individual objetivo de la causa c) del artículo 52 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, la Dirección de Air Europa Express se obliga a negociar la adopción de tales medidas, con carácter previo a su adopción, con la Sección Sindical del SEPLA en la empresa.

Las obligaciones que asume en este artículo Air Europa Express son avaladas a todos los efectos por «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.», por lo que la citada empresa firmara éste como documento de garantía.

CAPÍTULO 2

Principios informadores

Artículo 9. *Dedicación y títulos.*

Los Tripulantes Técnicos Pilotos se obligan con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que le correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, realizando todas las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

AEX se compromete a facilitar a los Tripulantes Técnicos Pilotos los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, que sean competencia de la Empresa, y a mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

El Tripulante Técnico Piloto podrá utilizar las facilidades dadas por AEX. Siempre que cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que en la renovación de los Títulos o Licencias puedan darse. La utilización de las facilidades dadas por AEX para la renovación de la Licencia será opcional, siempre que utilizar otro centro de reconocimiento médico no cause gastos adicionales a AEX.

Artículo 10. *Salvaguarda de los intereses de la empresa.*

Los Tripulantes Técnicos Pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de AEX como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta le confie, y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de AEX o de sus resultados económicos.

Artículo 11. *Dedicación laboral exclusiva.*

Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad, retribuida o no, que signifique competencia de transporte aéreo a la compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 13, y en ningún caso que limite la actividad aérea en AEX sin autorización expresa de la misma.

Artículo 12. *Régimen de vida.*

Los Tripulantes Técnicos Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Artículo 13. *Servicios a terceros. Banalización de tripulaciones técnicas.*

Los Tripulantes Técnicos de AEX podrán realizar los servicios en aviones y/o trayectos de otras Compañías, mediante acuerdo previo con la representación de los pilotos como condición indispensable y de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, previa autorización de la autoridad aeronáutica competente.

Siempre que se presten tales servicios serán realizados por una tripulación técnica completa de AEX, y en ningún caso en empresas con conflictos laborales declarados.

Los Pilotos admiten volar con la Tripulación Auxiliar que la Dirección designe al efecto, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que reúnan los requisitos exigidos para sus respectivos puestos de trabajo por la autoridad competente

Artículo 14. Legislación vigente y reglamentos internos.

Para que las operaciones de vuelo de AEX se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los Tripulantes Técnicos Pilotos y AEX se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales Básico de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquiera otros Reglamentos de Trabajo, Ordenes, Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de AEX o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo, la Dirección de AEX, se responsabiliza de facilitar a los Tripulantes Técnicos el acceso a los manuales vigentes de: Básico de Operaciones, de Ruta, de Tripulantes de Cabina de Pasajeros y de Avión, así como las revisiones correspondientes de los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interno de AEX podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Artículo 15. Dirección postal y número de teléfono.

Los Tripulantes Técnicos Pilotos estarán obligados a facilitar y mantener actualizados una dirección postal y un teléfono de contacto a la empresa para las comunicaciones a que haya lugar.

Todas las comunicaciones laborales deberán ser por escrito y en lengua castellana.

CAPÍTULO 3**Tripulantes: Definiciones, ingreso, promoción y progresión**

Con el fin de desarrollar las definiciones legalmente establecidas y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo.

Artículo 16. Tripulación.

Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros, nombrados expresamente por la Dirección de AEX para la realización de servicios de vuelo.

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

Artículo 17. Pilotos. Grupos laborales.

a) Primer Piloto. Es el que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, y a quien la empresa ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje.

b) Segundo Piloto. Es el que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, y a quien la empresa ha calificado como apto para auxiliar al primer piloto en las funciones de pilotaje y sustituirlo en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Artículo 18. Pilotos. Especialidades.

a) Comandante. Cargo de confianza y a quien la Dirección de AEX designa libre y expresamente de entre los primeros pilotos para ejercer el mando a bordo de sus aeronaves.

Dicha confianza sólo podrá ser revocada de acuerdo a lo establecido en el artículo 104.

b) Copiloto. Piloto distinto del Comandante que auxilia a éste en las funciones de pilotaje y le sustituye en el mando en caso de ausencia o incapacidad manifiesta.

Artículo 19. Suelta.

Se define suelta como la finalización satisfactoria de un proceso de instrucción, fijándose su fecha en el momento que el piloto realice su primer vuelo en la especialidad asignada sin instructor, supervisor o inspector.

Artículo 20. Plantilla.

Las plantillas de pilotos serán las necesarias para desarrollar la operación, cumpliendo con todo lo establecido en el C.C. respecto a vacaciones, días libres, instrucción, etc., y con los márgenes necesarios para cubrir imprevistos (bajas por enfermedad, imaginarias, etc.). Se fija el ratio de tripulación en 4,5 por avión, no contabilizándose para su cálculo los aviones que la empresa haya acordado tener en tierra para cubrir los imprevistos de los aviones que diariamente están programados para volar. AEX notificará a la Representación de los Pilotos el número de aviones destinados al efecto en todo momento.

Artículo 21. Escalafón profesional.

Los pilotos fijos estarán relacionados en un escalafón único, bajo el epígrafe «pilotos».

Contendrá, además del número de orden, la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la especialidad, el nivel y la fecha en que lo alcanzó, el grupo laboral, la especialidad, la fecha de nacimiento y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

El número de orden estará basado en función de la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la especialidad y la edad, con esta prioridad.

El ingreso de cualquier piloto en AEX se efectuará a continuación del último piloto del escalafón.

La Dirección de AEX publicará el primer escalafón administrativo y técnico a fecha límite de firma del convenio, y los siguientes a fecha de 31 de diciembre, antes del 31 de marzo del siguiente año, disponiendo el personal interesado de un período de treinta días naturales a partir de su publicación para cursar las reclamaciones e impugnaciones que considere le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la Dirección de Operaciones, que dispondrá del mismo plazo para su contestación.

Artículo 22. Antigüedad administrativa.

Vendrá determinada por la fecha de firma del contrato de ingreso en la Empresa AEX en cualquier grupo laboral. No se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia superior a seis meses.

Artículo 23. Antigüedad técnica.

Se considerará antigüedad técnica la fecha de suelta en la especialidad correspondiente, en caso de coincidencia la prioridad vendrá establecida por la antigüedad administrativa y por la edad.

Artículo 24. Condiciones y pruebas de ingreso.

Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos Pilotos para ingresar en la plantilla de AEX serán fijadas por la Dirección de Operaciones, que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas, prácticas y de vuelo a superar, junto a las demás normas a cumplir.

Por seguridad en vuelo, todos los Tripulantes Técnicos Pilotos admitidos por AEX deberán dominar el idioma español. Cuando no sea factible la contratación de tripulaciones que reúnan dicho requisito, se podrán contratar de acuerdo a lo establecido en la excepción del artículo 25.

Artículo 25. Admisión e ingreso.

El ingreso del personal Técnico Piloto en AEX se realizará, fuese cual fuere la causa y procedimiento, a continuación del último piloto del escalafón.

Todos los Tripulantes Técnicos Pilotos que en adelante se precise contratar, lo serán como fijos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel cinco, o bien nivel cuatro del grupo Segundos Pilotos, dependiendo de su anterior experiencia como piloto.

Los representantes de los pilotos participarán en las pruebas de selección con voz pero sin voto.

La contratación de cualquier Tripulante Técnico Piloto será inexcusablemente en fecha anterior a su entrenamiento en base o a desempeñar cualquier función a bordo como Tripulante Técnico Piloto en una aeronave de AEX o por cuenta de ésta.

En el supuesto de no existir pilotos que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 28 y a fin de que AEX pueda atender una demanda

no previsible, se acordará con la Representación de los Pilotos la contratación de primeros pilotos que no pertenezcan a la compañía para poder cubrir esa situación, así como la duración de su contrato.

De producirse la contratación de Primeros Pilotos, se incorporarán en el V nivel económico del grupo de primeros pilotos.

Artículo 26. *Preferencias para el ingreso y provisión de vacantes.*

En el caso de igualdad de condiciones entre los aspirantes a cubrir alguna vacante, sea o no de nueva creación, se establece el siguiente orden de preferencia:

1. El personal fijo de AEX perteneciente a otra especialidad o categoría, por orden de antigüedad administrativa, sin nota desfavorable en su expediente.
2. El personal que hubiese desempeñado funciones en AEX anteriormente con contrato de duración determinada extinguido a su término a instancias de AEX, en igual puesto de trabajo, por orden de antigüedad técnica, sin nota desfavorable en su expediente.

Artículo 27. *Período de prueba.*

Los pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuera la forma de contratación, excepto pacto en contra del interesado con la Empresa, haciendo ésta renuncia expresa al período de prueba.

Durante ese período AEX y el Tripulante Técnico Piloto podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Artículo 28. *Promoción.*

Se entenderá por promoción el paso de un Tripulante Técnico Piloto de Segundo Piloto a Primer Piloto.

Para promoverse el Tripulante Técnico Piloto deberá reunir, al menos, las siguientes condiciones:

- a) Que le corresponda según la antigüedad técnica
- b) Estar en posesión del Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea o ATPL (J.A.R.)
- c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 4.000 horas, a estos efectos la hora volada en la compañía equivale al 150 por 100, debiendo poseer un mínimo de 1.000 horas reales en aviones de igual o superior categoría.
- d) No poseer informe escrito desfavorable de sus condiciones para la especialidad durante el año anterior.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por AEX en el programa del curso para la promoción a Primeros Pilotos, AEX facilitará un segundo examen durante el mes siguiente. En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador, AEX facilitará una nueva sesión de cuatro horas impartida por otro Inspector e Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones, durante el mes siguiente.

Si finalmente el Tripulante no superase el examen teórico, el simulador o la supervisión en línea, quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, tendrá derecho a otro curso. En el caso de no superar satisfactoriamente este segundo curso, tendrá derecho a un tercer y último curso a los cuatro años.

La superación de todos los requisitos antes expuestos dará la calificación de Primer Piloto.

Artículo 29. *Calificaciones profesionales y comisión técnica.*

En caso de que un piloto sea calificado por debajo del mínimo requerido durante una inspección o verificación, se le programará el entrenamiento necesario para su recuperación y si fuese calificado de nuevo por debajo del mínimo, el Departamento de Instrucción elaborará un programa de reentrenamiento teórico y/o práctico seguido de una nueva inspección con un instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones, en presencia de un Inspector Delegado de la Dirección General de Aviación Civil.

En caso de conflicto de competencia Técnico-profesional (inspecciones, instrucción, promociones, etc.) AEX acepta la designación de dos pilotos nombrados por la Representación Sindical de los Pilotos para el asesoramiento en la resolución de dichos conflictos.

Dichos pilotos junto con dos representantes nombrados al efecto por la empresa se constituirán como Comisión Técnica a requerimiento de cualquier Tripulante Técnico Piloto que se considere afectado, en caso de discrepancia la decisión será del Director de Operaciones.

Para que dicha comisión pueda ejercer con independencia absoluta su misión, AEX acuerda concederles el mismo amparo legal que tienen los delegados sindicales de la Sección Sindical del Sepla a excepción del crédito horario, salvo el tiempo necesario para cumplir con este cometido.

Cuando, como resultado de inspecciones o verificaciones de carácter Técnico-profesional, la Empresa emprenda acciones de carácter laboral de las referidas en el artículo 104 del presente Convenio contra un Tripulante Técnico Piloto, el Tripulante afectado tendrá derecho a solicitar a su Representación, a través de los asesores precitados, el nombramiento de un Inspector de la Empresa para que asista a la nueva inspección en el simulador; dicho Inspector de la Empresa elaborará un informe para tal Representación, a la que se someterá el caso.

En cada inspección o prueba de verificación de competencia el Instructor o Inspector entregará una copia del resultado firmada al piloto inspeccionado.

El expediente profesional personal estará a disposición del titular para su examen, en presencia del Jefe de Instrucción. Podrá estar presente un representante de los pilotos si el piloto lo requiere, que deberá guardar en todo caso sigilo profesional.

Artículo 30. *Hoja de firma.*

Es el documento que firma toda la tripulación a su presentación en el aeropuerto y en el que vienen reflejadas todas las etapas para ese día.

Artículo 31. *Prorrato.*

Reducción de una treintava parte de los mínimos económicos garantizados (65 horas de perfil de cobro) por cada día que se establezca como no trabajado y con derecho a dicho devengo en el presente convenio. Es decir, esta reducción se aplicará sobre los requisitos exigidos para percibir los conceptos variables de «horas 1» y «horas 2».

Artículo 32. *Progresión.*

En el supuesto de la incorporación de una nueva flota o cambio de material de la compañía, la progresión se realizará dentro de cada base en el orden de antigüedad técnica dentro de cada especialidad.

Si una vez ofertada la progresión a todos los pilotos de la base no se obtuviese el número de candidatos necesarios, esta se ofertará en las mismas condiciones a las otras bases. En caso de no cubrirse las vacantes necesarias, la progresión se llevará a cabo con carácter forzoso aplicando el orden inverso a la antigüedad técnica en la base afectada.

CAPÍTULO 4

Situaciones laborales de los tripulantes

Artículo 33. *Licencias.*

A) Licencias retribuidas: AEX concederá licencia con derecho a retribución a los pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

- 1) Dos días naturales, ampliables a cinco, siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, por enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres, hermanos, abuelos o nietos. A estos efectos los familiares políticos tendrán la misma consideración.
- 2) Dos días naturales, ampliables a cinco siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, en caso de alumbramiento de la esposa o compañera conviviente.
- 3) Dos días naturales, ampliables a cuatro, siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa para asistir al funeral por los familiares relacionados en el punto 1).
- 4) Dos días naturales, ampliables a cuatro si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del piloto, por razón de boda de hijos, padres o hermanos, incluido el parentesco político.
- 5) Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.
- 6) Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.
- 7) Por el tiempo indispensable para cumplir con un deber de carácter público inexcusable.

8) Para incorporarse a destacamento o cambio de base, dos o cuatro días respectivamente, y dos días para reincorporarse a su base al finalizar el destacamento.

9) Por cambio de domicilio, dos días.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los pilotos deberán informar a la mayor brevedad a su jefe de flota, reservándose la Empresa el derecho de exigir los justificantes, documentos legales o médicos que acrediten la existencia de las circunstancias alegadas para la obtención de la licencia.

B) Licencia no retribuida: Anualmente, como máximo tres pilotos de cada especialidad tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de treinta días naturales ininterrumpidamente para asuntos particulares. Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas. Siempre que las necesidades de servicio lo permitan, se podrá incrementar el mencionado número de concesiones, por decisión discrecional de AEX. Este plazo de licencia podrá ser de hasta seis meses si así se establece de común acuerdo.

Para evitar modificaciones y alteraciones en la programación de vuelos, la petición de licencia no retribuida deberá presentarse al Jefe de Flota con antelación mínima de treinta días al comienzo del período programado en que vaya a disfrutarse.

Artículo 34. *Reducción de la jornada por motivos familiares.*

Los TTP's podrán acogerse a las situaciones de reducción de jornada para cuidado de familiares previstas en la legislación.

Artículo 35. *Excedencia voluntaria.*

Los pilotos con un tiempo mínimo de un año de servicio cumplido en AEX podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo, sin que tal situación compute antigüedad alguna.

Si la excedencia concedida fuese superior a un año, el Tripulante podrá obtener la reincorporación a AEX antes de finalizar el período completo, si lo solicita con antelación mínima de un mes, en la primera vacante que se produzca dentro de su especialidad.

Durante el tiempo que el trabajador permanezca en excedencia voluntaria, quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto.

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses, prorrogable por períodos iguales por un plazo no superior a cinco años. El piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de AEX, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que corresponda a la situación actualizada del momento en que se comenzó la excedencia. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación perderá el derecho a la reincorporación.

El excedente voluntario que no solicitara el ingreso por escrito a la Empresa treinta días antes de la terminación del plazo de excedencia, causará baja definitiva en AEX. Copia de tal solicitud se entregará por AEX a la representación sindical en el plazo de quince días.

Los costes de instrucción que excedan a los de un período normal de refresco anual que se generen por las circunstancias contempladas en este artículo irán con cargo al piloto.

Artículo 36. *Excedencia forzosa.*

Darán lugar a esta situación las causas previstas por las leyes.

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

La reincorporación, que tendrá carácter inmediato, deberá ser solicitada por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba, perdiendo en caso contrario el derecho a su puesto en AEX.

Con la prioridad que determine con carácter general la dirección de AEX, los Tripulantes en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, el excedente perderá el derecho a su reincorporación a AEX.

Artículo 37. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*

Teniendo en cuenta el alto grado de especialización de los pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica, con el elevado

coste que ello implica, las peticiones de baja voluntaria en AEX deberán notificarse por escrito con un preaviso mínimo de tres meses a la fecha en que se pretenda causar baja.

El incumplimiento por parte del piloto de la obligación de preavisar generará el pago por parte del mismo de una indemnización a la empresa equivalente a un día de salario por cada día de retraso en el aviso. El piloto que cause baja antes de los dos años de haber realizado un curso por cuenta de AEX deberá abonar la parte proporcional del importe del mismo en base a los citados dos años. Los pilotos que con carácter forzoso realicen el curso de un avión que pertenezca a una nueva flota en AEX y que posean más de dos años de antigüedad administrativa estarán exentos de abonar dicho curso si causan baja en AEX, no obstante, los que realicen el curso con carácter voluntario, el período citado anteriormente se reducirá a nueve meses.

CAPÍTULO 5

Régimen de trabajo y descanso

Artículo 38. *Base.*

Es aquella que figura en el contrato de trabajo del Tripulante como su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan los servicios.

Cuando se precise cubrir una vacante de base, se publicará una convocatoria por escrito. Los pilotos que reúnan los requisitos de especialidad y flota y voluntariamente lo deseen, enviarán una solicitud por escrito a su Jefatura de Flota. El plazo de admisión de solicitudes será de, al menos, treinta días naturales a partir de la fecha de publicación. La asignación será por orden de antigüedad técnica entre los TTP's que lo hubieran solicitado.

Artículo 39. *Base operativa.*

Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de destacamento.

Artículo 40. *Destacamento.*

El lugar donde un Tripulante Técnico Piloto se encuentra desplazado fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo entre nueve días y seis meses, ambos inclusive. Durante su realización es la base operativa del piloto.

Los destacamentos se ofertarán según las normas contenidas en el anexo I de este Convenio.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de un mes, asignándose en orden inverso a la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad, de entre los que menor número de veces hayan estado destacados forzosos. Los gastos de hotel de un destacamento forzoso correrán por cuenta de AEX. Los gastos de hotel de un destacamento voluntario serán por cuenta de AEX durante los treinta primeros días.

Artículo 41. *Actividad.*

Se entiende por actividad laboral todo el tiempo que un piloto permanece a disposición de AEX para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

El límite de actividad se establece en 480 horas cada noventa días consecutivos. El exceso se abonará en base a lo establecido en el anexo II.

Artículo 42. *Actividad aérea.*

El tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos.

El tiempo computado desde la presentación y firma del Tripulante Técnico Piloto en el aeropuerto, como mínimo cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada para realizar el servicio, y treinta minutos como mínimo después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

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

En aquellos casos en los que el traslado fuera de base desde el lugar de descanso al aeropuerto y viceversa exceda de sesenta minutos, dicho

tiempo en exceso se computará como actividad, salvo que vaya seguido de un día franco.

Cuando la Dirección de Operaciones considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar, una mayor anticipación en la presentación en las oficinas para la firma, la actividad aérea comenzará a contabilizarse desde dicho momento.

Artículo 43. *Actividad diurna.*

La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas «U.T.C.».

Artículo 44. *Actividad nocturna.*

La comprendida entre las veintiuna y las ocho horas «U.T.C.».

Artículo 45. *Límites de actividad aérea.*

Los límites serán los establecidos por la Autoridad Aeronáutica competente sin perjuicio de lo establecido en el artículo 49.

Para calcular el límite no se contabilizarán los treinta minutos posteriores a la inmovilización del avión después de la última etapa, si bien estos treinta minutos computarán para los demás efectos.

Artículo 46. *Actividad aérea incrementada.*

La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Artículo 47. *Actividad en tierra.*

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un piloto por la Dirección de la Empresa. A título indicativo será, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo y actividades similares relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas.

Artículo 48. *Etapas.*

Trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se realice en el aeropuerto de partida.

En caso de que el tiempo transcurrido entre el despegue y el aterrizaje en el mismo aeropuerto fuese superior a treinta minutos, tendrá consideración de etapa a todos los efectos.

Artículo 49. *Límite de etapas.*

El máximo de etapas programables en un período continuado de actividad serán de seis, no computándose como etapa un vuelo de situación realizado después de la serie de etapas, si bien este tiempo computará como actividad aérea.

Artículo 50. *Servicio.*

Período de actividad asignado a un piloto por AEX.

- A) Servicio de vuelo: Serie de etapas asignadas a un piloto.
- B) Serie de servicios de vuelo: Servicios de vuelo sucesivos, separados por sus correspondientes descansos, asignados a un piloto, a realizar desde que abandona su base operativa y hasta su regreso a ella.

Artículo 51. *Tiempo de vuelo.*

Es el tiempo transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por cualquier medio con objeto de despegar, hasta que queda inmovilizada y se paran sus motores (tiempo entre «Calzos»).

Para el cómputo económico del tiempo de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido o el tiempo entre calzos, el que sea mayor. El perfil de vuelo se calculará según los siguientes parámetros:

Rodaje, despegue, subida, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.

Velocidades reales.

Diez minutos de rodaje en aeropuertos pequeños y quince minutos en aeropuertos grandes tanto a la salida como a la llegada.

Los perfiles así establecidos en el anexo III serán definitivos, y no podrán ser modificados, pasando a ser parte del acervo económico del piloto.

Se entiende que el plazo máximo para la creación e implementación de un perfil será de treinta días a partir del primer vuelo realizado entre dos aeropuertos por un avión de AEX.

Aquellos vuelos que no tengan establecido perfil se abonarán teniendo en cuenta el tiempo entre calzos más treinta minutos. En caso de discrepancia la referencia será la que figure en el Libro Técnico de Vuelo.

Los efectos económicos de la aplicación de este artículo serán efectivos desde el día de firma del convenio.

Artículo 52. *Descanso.*

Tiempo asignado por AEX a los Tripulantes Técnicos con el fin específico de que puedan descansar entre dos períodos de actividad.

El tiempo de descanso comenzará una vez finalizado el período de actividad, siempre que entre el aeropuerto y el lugar adecuado de descanso (servicios sanitarios y hoteleros completos) no medien más de una hora; el tiempo en exceso computará como actividad a todos los efectos, excepto cuando vaya seguido de un día franco.

El tiempo de descanso mínimo será igual al invertido en el servicio anterior y nunca inferior a once horas, computadas una vez inmovilizado el avión, una vez completada la última etapa, hasta la hora de presentación y firma para iniciar una nueva actividad.

Artículo 53. *Descanso parcial.*

Tiempo durante el cual un Tripulante puede descansar, en aquellos lugares donde se disponga de facilidades adecuadas para ello, siempre que comprenda tres horas como mínimo y ocho como máximo. Se dispondrá de camas y servicios individuales, salvo que por algún motivo justificado y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobado por la DGAC.

Los descansos parciales en tierra permiten prolongar los límites de la actividad aérea hasta un máximo igual a la mitad de dicho descanso parcial, sin que en ningún caso dicha ampliación pueda superar las cuatro horas.

Artículo 54. *Descanso reducido.*

Cuando por circunstancias verdaderamente excepcionales, y se pueda justificar que de manera puntual las necesidades de programación lo requieran, podrá disminuirse el descanso mínimo en una cuantía no superior a tres horas, siempre y cuando resten al menos diez horas en total.

La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la actividad aérea subsiguiente.

Artículo 55. *Vuelos de situación, vuelos de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.*

a) Vuelos en Situación.—Son los desplazamientos realizados por los Tripulantes Técnicos pero no en función de tales, sino para hacerse cargo de un servicio asignado o de vuelta a base operativa a la terminación de éste.

b) Vuelos de Prueba.—Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes del avión.

Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo. La Dirección de Operaciones procurará especializar a dos tripulantes por base para efectuar este tipo de vuelo.

c) Vuelos Ferry Técnicos.—Son aquellos que se realizan con algún problema técnico que disminuye la aeronavegabilidad del avión, con la tripulación técnica mínima a bordo y con la correspondiente comunicación a la autoridad aeronáutica.

d) Vuelos Cancelados.—Son aquellos vuelos que, después de la presentación de la tripulación a la firma, son cancelados.

Artículo 56. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Tripulante Técnico Piloto permanece a la inmediata disposición de la Empresa para serle asignado un servicio

de vuelo. El tiempo de presentación y firma en el aeropuerto después de ser requerido para un servicio será de sesenta minutos.

El tiempo de imaginaria no podrá ser superior a veinticuatro horas en un lapso de cuarenta y ocho horas, comprendido en días naturales.

Antes y después del servicio de imaginaria mediará un período mínimo de descanso.

Artículo 57. *Día franco de servicio.*

Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante Técnico Piloto puede ser requerido para realizar un servicio. Este deberá serle asignado y comunicado antes de las veintidós horas locales del día anterior. Después de esta hora el tripulante deberá comprobar si le ha sido asignado algún servicio.

Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el Tripulante Técnico Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 58. *Día libre.*

Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante Técnico Piloto sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Se programarán los días libres en base, excepto cuando el desplazamiento sea igual o superior a un mes.

Con objeto de preservar el día libre en su integridad, después de un día libre no se podrá programar un servicio hasta las diez horas local del día siguiente. Todo servicio que finalice después de las veintitrés treinta hora local previo a un día libre dará lugar a un día libre perdido.

Artículo 59. *Días libres.*

Los Tripulantes técnicos disfrutarán de 110 días libres al año:

Los días libres anteriormente mencionados figurarán en la programación mensual, y serán agrupados como mínimo de dos en dos.

Durante los programas de los cursos teóricos cuya duración resulte igual o superior a cinco días en una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana. A partir de las veinticuatro horas (LT) de los viernes y hasta las seis (LT) del lunes no se programará ningún servicio y se computarán como días libres.

No se programarán servicios a un mismo Tripulante en los días de Nochebuena/Navidad y los de Fin de Año/Año Nuevo, en un mismo período de Navidades, salvo pacto voluntario en contra, con conocimiento de la representación de los pilotos. De igual manera, no se programarán vuelos en las mismas fechas al mismo tripulante mientras existan otros que no hayan volado en esos mismos períodos en años anteriores.

Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, éste será devuelto en un plazo máximo de dos meses o bien se devolverá añadiéndolo a un período vacacional, a petición del tripulante. Figurará en la programación con las letras «L.D.».

Los festivos inhábiles para el trabajo señalados oficialmente se entenderán compensados en descanso con la fijación de los días libres establecidos en este artículo.

Artículo 60. *Vacaciones.*

Período de treinta días naturales o fraccionados en dos turnos de quince días. A petición del tripulante éstas podrán ser disfrutadas por períodos inferiores siempre que las necesidades de la empresa lo permitan. Los períodos vacacionales que disfruten anualmente todos los pilotos lo serán con carácter retribuido. Los pilotos que no lleven un año al servicio de AEX tendrán derecho a la parte proporcional. Devengarán todos los conceptos fijos dentro de mínimos que correspondan.

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en meses distintos, los días de vacaciones prorratearán los mínimos económicos garantizados, según esta definido en el artículo 31.

El procedimiento para el disfrute, rotación en los turnos de vacaciones y demás consideraciones viene determinado en las normas del anexo I.

En caso de liquidación de haberes por terminación de la relación laboral, si el piloto hubiere disfrutado mas días de vacaciones que los que le correspondieran por el tiempo trabajado, AEX procederá a descontar el exceso.

Artículo 61. *Programación de servicios.*

Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en este artículo.

AEX procurará regular trimestralmente sus programaciones de modo que, atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas cobradas, las imaginarias, días libres, días fuera de base, y fines de semana libres vayan distribuyéndose de forma más racional y equitativa entre todos los pilotos de una misma flota, base y categoría.

Al final del trimestre, cada piloto arrastrará dentro de su base operativa la diferencia entre horas cobradas y la media de su flota, para compensación en el trimestre siguiente.

La Representación Sindical del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, por mediación de las Jefaturas de Flota o de la Dirección de Operaciones, aportará sugerencias e iniciativas que puedan ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de las flotas y que revistan interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la óptima utilización de las tripulaciones.

AEX preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Pilotos de la siguiente forma:

a) Mediante internet o similar al menos cuatro días antes de la finalización de la anterior serie programada.

b) Mediante los casilleros personales sitos en las oficinas de las bases de los Pilotos, cuatro días antes de la anterior serie programada.

Dicha programación se publicará con periodicidad mensual, excepto en caso de acuerdo puntual en contra pactado con la representación de los pilotos, motivado por causas de fuerza mayor.

Cuando un Tripulante Técnico Piloto pernocte fuera de la base el último día de la programación, se le informará sobre la fecha y forma de regreso a su base antes de iniciar la línea.

AEX publicará trimestralmente el número de horas, dietas nacionales e internacionales y los conceptos fijados en este párrafo realizados en ese período, desglosados mensualmente.

Se programarán como máximo seis días seguidos de servicio, éstos no podrán incluir más de tres días en los que el servicio se inicie antes de las ocho horas locales. Cuando el Tripulante Técnico Piloto pida días libres en un número igual o superior a tres, AEX no estará obligada al cumplimiento de este párrafo para la programación del citado tripulante.

Artículo 62. *Cambios de la programación.*

Se consideran cambios de la programación al cambio de servicio o una serie de servicios en los días reflejados en la programación mensual.

Si el cambio lo origina el piloto realizará una petición al jefe de flota a través del jefe de base y no contabilizará como cambio para el límite establecido en este artículo.

Si el cambio lo origina la empresa deberá cumplir los siguientes requisitos:

1. Cuando el cambio implique la finalización del servicio en un lugar distinto del inicialmente previsto, o una alteración de las horas de presentación y/o llegada superior a dos horas, la notificación se hará con una antelación mínima de un día natural, entendiéndose por tal que deberá mediar al menos una fecha de calendario entre el día de la notificación y el de la realización del servicio cambiado.

2. Cuando el cambio no implique la finalización del servicio en un lugar distinto del inicialmente previsto y la alteración de las horas de presentación y/o llegada sea igual o inferior a dos horas, la notificación se podrá realizar el día anterior al servicio, quedando a partir de ese momento un período de descanso antes de la presentación al servicio.

3. A partir del momento de la firma y durante la realización de un servicio, se podrá cambiar éste, siempre que se finalice en el lugar previsto inicialmente y la hora de llegada prevista no sea posterior en más de noventa minutos a la inicial.

Si el servicio asignado a un piloto durante una imaginaria implica la alteración de los servicios programados para los días siguientes, se computará a los efectos del máximo de cambios establecidos sólo cuando los cambios afecten a más de dos días.

La asignación de un servicio en un día franco no computará como cambio. Si dicho servicio implica un cambio del día siguiente, ambos días se computarán a los efectos del límite establecido.

Los cambios no podrán afectar a más de cinco días naturales (U.T.C.) al mes por piloto. La notificación de los cambios de programación se hará por escrito.

Artículo 63. *Retrasos de la hora de presentación.*

En el caso de un retraso previsto en el servicio programado que se detecte antes de la firma se notificará al tripulante. La notificación se

hará por vía telefónica, con una antelación no mayor de una hora y media sobre la hora de presentación inicialmente prevista, con el objeto de no interrumpir el descanso. En los casos en que la duración de los traslados hotel-aeropuerto sea superior a media hora, se sumará el tiempo en exceso a la antelación anterior.

Artículo 64. *Gastos imprevistos por cambio de programación.*

Cuando por incidencias imprevistas en la operación un TTP tenga que interrumpir el servicio en un aeropuerto distinto del previsto, y no lleve consigo ropa y útiles de aseo, lo comunicará al Jefe de día para que autorice la compra pertinente mediante fax o telex que se deberá adjuntar a la factura de la misma para su reembolso.

AEX se hará cargo de los gastos de lavandería que se generen por este motivo.

CAPÍTULO 6

Retribuciones

AEX se compromete junto con la representación de los pilotos a negociar anualmente y durante el mes de enero de cada año el incremento salarial correspondiente al año en curso, así como la revisión del incremento aplicado en el año anterior.

Artículo 65. *Conceptos retributivos.*

Las retribuciones serán las que se acuerden en el anexo II.

La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde el día de la firma del presente convenio.

Los pilotos percibirán sus haberes mensualmente, como máximo el quinto día del mes siguiente al de su devengo si es hábil, si no el día hábil inmediatamente posterior. Los haberes se harán efectivos mediante talón o transferencia bancaria, a elección de la empresa.

Los conceptos retributivos de cálculo variable serán abonados junto con la nómina siguiente al mes de su devengo.

A todos los pilotos se les entregará el correspondiente recibo de salarios en el que constarán con suficiente claridad los conceptos retributivos junto con las deducciones efectuadas.

Las retribuciones del presente Convenio estarán integradas por los siguientes conceptos:

- a) **Retribuciones fijas:**
 1. Salario base.
 2. Prima razón viaje.
 3. Prorrata pagas extraordinarias.
 4. Plus de transporte.
 5. Prima de responsabilidad.
 6. Plus asistencia técnica.
 7. Prima seguros.
- b) **Retribuciones variables:**
 1. Prima de actividad.
 2. Horas en exceso de 65 y hasta 80 (horas 1).
 3. Horas en exceso de 80 (horas 2).
 4. Plus nocturnidad.
 5. Imaginarias.
- c) **Conceptos extrasalariales:**
 1. Dietas, nacionales e internacionales.
- d) **Otras retribuciones:**
 1. Plus por jefaturas y cargos adicionales.
 2. Compensación por destacamento.

Artículo 66. *Salario base.*

Los salarios base de los pilotos son los reflejados en las tablas retributivas del anexo II del Convenio.

Artículo 67. *Prima razón viaje.*

Los pilotos en plantilla de AEX percibirán, en concepto de Prima por razón viaje, la cantidad reflejada en el anexo II del convenio, en función de sus respectivos grupos laborales y niveles. Esta prima constituye la prima horaria garantizada, es decir, las primeras sesenta y cinco horas de perfil de cobro.

Artículo 68. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los pilotos percibirán dos pagas extras, incluyendo cada una de ellas el salario base y la prima razón viaje.

Dichas pagas serán prorrateadas mensualmente

Artículo 69. *Plus de transporte.*

Los pilotos percibirán en concepto de plus de transporte las cantidades que se especifican en el anexo II del Convenio.

Artículo 70. *Prima de responsabilidad.*

Los pilotos que ejerzan el cargo de comandante percibirán mientras ostenten el mismo la prima de responsabilidad establecida en el anexo II del Convenio.

Artículo 71. *Plus de asistencia técnica.*

Los pilotos percibirán en concepto de plus de asistencia técnica las cantidades fijadas en el anexo II del Convenio.

Artículo 72. *Seguros.*

Con el fin de cubrir en la medida de lo posible la pérdida de capacidad para ejercer como tales de los pilotos, AEX se hará cargo del 100 por 100 del importe de los seguros de pérdida de licencia contratado por los pilotos, hasta un tope de 15.000 pesetas, debiendo acreditar ante AEX el abono de las primas correspondientes.

Artículo 73. *Prima de actividad.*

Se retribuirán las actividades que superen las 480 horas computadas en noventa días consecutivos, de acuerdo a lo establecido en el anexo II.

Artículo 74. *Horas de vuelo 1.*

Es la retribución variable que percibe el Tripulante Técnico Piloto cuando se produce un exceso sobre las 65 horas de perfil de cobro hasta ochenta horas, o en su defecto contabilizando «calzos» más treinta minutos en cada etapa realizada, que constituyen la prima horaria garantizada. Sin perjuicio de las reducciones del artículo 31. Su cuantía se establece en el anexo II.

Artículo 75. *Horas de vuelo 2.*

Es la retribución variable que percibe el Tripulante Técnico Piloto cuando se produce un exceso sobre las ochenta horas de perfil de cobro, o en su defecto contabilizando «calzos» más treinta minutos en cada etapa realizada, que constituyen la prima horaria garantizada. Sin perjuicio de las reducciones del artículo 31. Su cuantía se establece en el anexo II.

Artículo 76. *Primas horarias en vuelos de prueba y de ferry técnico.*

Vuelos de Prueba y Ferry Técnico: Los vuelos de prueba y ferry Técnico, se computarán dentro de mínimos al 100 por 100 del tiempo de perfil o tiempo entre calzos más treinta minutos cuando no exista perfil, con un mínimo de una hora.

Artículo 77. *Prima de actividad nocturna.*

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, y será una cantidad igual a la indicada en las tablas salariales del anexo II.

Se considerarán trabajos nocturnos los realizados entre las veintiuna UTC. y las ocho UTC. horas.

Artículo 78. *Plus de imaginaria.*

En concepto de plus de imaginaria se abonará el importe reflejado en las tablas del anexo II.

Si el Tripulante, durante el servicio de imaginaria, realiza un vuelo, los perfiles del mismo computarán asimismo dentro de mínimos.

Artículo 79. Dieta.

Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la Empresa. Pueden ser nacionales o internacionales, según que los gastos se originen en territorio nacional o extranjero.

Artículo 80. Complemento vuelo.

1. Para determinar el horario del día se tomará como referencia el horario local.

2. Se devengará un complemento vuelo cada día que se realice un servicio de vuelo.

El importe del mismo será de 5.500 pesetas.

Artículo 81. Cómputo de dietas.

Se percibirá una dieta completa cuando en la salida del aeropuerto de base se realice su firma antes de las catorce horas (L.T.) y se pernocte fuera de base.

Se percibirá media dieta cuando en la salida del aeropuerto de base se realice su firma después de las catorce horas (L.T.) después de haber pernoctado en la misma.

Se percibirá una dieta completa cuando se regrese a base después de un pernocte fuera, pasando las veinte horas (L.T.) de calzos.

Se percibirá una media dieta cuando se regrese a base después de un pernocte fuera, antes de las veinte horas (L.T.) de calzos.

Estas dietas serán nacionales o internacionales cuando el pernocte se realice en territorio nacional o internacional, respectivamente.

Las cuantías vienen determinadas en la tabla del anexo II

Artículo 82. Anticipo de dietas.

Con el fin de que los Tripulantes Técnicos Pilotos dispongan de una cantidad en metálico para sus desplazamientos por necesidades del servicio se establece un anticipo de dietas, que estará a disposición del Tripulante en las distintas bases operativas.

Este anticipo es de libre disposición por parte del Tripulante Técnico Piloto y se liquidará a meses vencidos junto con el devengo de dietas correspondientes a dicho mes.

Artículo 83. Compensación por destacamento.

Para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de AEX fuera de su base se abonarán unas dietas.

Por destacamento se percibirán las dietas que resulten de multiplicar el número de días que duró el destacamento por la dieta nacional o internacional que le corresponda, si aquel no excede de treinta días; si lo sobrepasa, la dieta se reducirá a la mitad en los días de exceso.

Artículo 84. Alteraciones de los tiempos de destacamento.

Cuando en la situación de destacamento no se llegase a alcanzar los plazos de tiempo programados, el piloto recibirá como compensación el 50 por 100 de la cantidad que le correspondiese según el artículo 83 por el tiempo que reste de destacamento.

Artículo 85. Licencia retribuida.

El piloto en situación de licencia retribuida, percibirá las retribuciones fijas que le correspondan por el número de días permanecidos en esta situación, sin que sufra merma alguna del 100 por 100 de sus conceptos fijos mensuales y se prorratearán según el artículo 31.

Artículo 86. Anticipos.

El Tripulante Técnico Piloto tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta por el trabajo realizado sin que pueda exceder del 90 por 100 del importe del salario devengado.

Artículo 87. Niveles retributivos.

Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los pilotos por niveles, se establecen los siguientes niveles a efectos únicamente retributivos:

Primer Piloto:

Niveles: 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Segundo Piloto:

Niveles: 1, 2, 3, 4, 5.

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

La progresión de niveles se realizará de forma automática, dentro de cada grupo al que se pertenezca y siempre que el Piloto haya realizado el 60 por 100 de la media de las horas de vuelo de la flota a la que se pertenezca en el periodo de permanencia para alcanzar el siguiente nivel. El cambio de nivel se efectuará siempre que se cumpla el requisito anterior, una vez hayan transcurrido los siguientes años de permanencia en el nivel:

Primeros Pilotos:

Nivel V, dos años de permanencia.

Nivel IV, dos años de permanencia.

Nivel III, tres años de permanencia.

Nivel II, tres años de permanencia.

Segundos Pilotos:

Nivel V, un año de permanencia.

Nivel IV, dos años de permanencia.

Nivel III, tres años de permanencia.

Nivel II, tres años de permanencia.

Artículo 88. Vuelos de situación.

Ambas partes se comprometen una vez obtenidos los resultados económicos del ejercicio 2000-2001 del Grupo Globalia, a estudiar la posibilidad de retribuir los vuelos de situación.

Artículo 89. Plan de pensiones.

Durante el mes de enero de 2002, ambas partes se comprometen a realizar el estudio de la viabilidad de implantar un Plan de Pensiones.

CAPÍTULO 7**Transporte, alojamiento, comidas y uniformidad****Artículo 90. Transporte en base.**

AEX suministrará transporte desde y hacia el aeropuerto, o abonará a cada Tripulante Técnico Piloto el correspondiente plus de transporte.

AEX procurará, coadyuvando para ello la Sección Sindical del SEPLA, a gestionar ante AENA obtener el mismo tratamiento de tarifas en el aparcamiento aeroportuario que tiene el personal de tierra para los pilotos.

Artículo 91. Transporte fuera de base.

Será facilitado por AEX y a cargo de ella.

Artículo 92. Alojamiento.

Serán por cuenta de AEX los cargos de los hoteles en los que se alojen los pilotos en sus desplazamientos por motivo de servicio, solo por los conceptos de alojamiento y desayuno, con exclusión de cualquier otro gasto que irá por cuenta del piloto.

La contratación del alojamiento en los hoteles se hará directamente por AEX.

El hotel seleccionado ha de ser confortable, como mínimo de categoría 4 estrellas o equivalente en el extranjero. Con el fin de garantizar un buen descanso, los pilotos serán alojados individualmente en habitaciones dobles con baño privado. La representación de los pilotos participará en la aprobación de los alojamientos.

Artículo 93. Comidas de tripulantes técnicos.

Las comidas de los pilotos durante los servicios de vuelo se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. La Empresa suministrará en sus aviones comidas para los pilotos, en los periodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo.

2. Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas, así como se proveerá el menaje adecuado para las mismas.

3. Por razones de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta a la del Copiloto.

4. En la confección de los menús, tanto para la comida a bordo como en tierra, y donde deberán suministrarse las comidas, participará necesariamente la Representación de los Pilotos junto con AEX de forma semestral, elaborando los menús y lugares para los próximos seis meses.

5. Los desayunos, comidas y cenas de los pilotos se proporcionarán siempre que la actividad esté comprendida entre las 05:00 y las 10:00 horas, las 13:00 y las 16:00 horas y entre las 20:30 y las 24:00 horas respectivamente, que siempre serán horas locales del lugar donde se inicia el servicio.

6. AEX facilitará bocadillos distintos para los Pilotos en los días que estos realicen vuelos.

Artículo 94. *Uniformidad.*

La Empresa, para cubrir la uniformidad de los pilotos, asignará anualmente una cantidad suficiente para la renovación de todas las prendas y complementos.

El vestuario a suplir por la Empresa será:

- Un uniforme azul de verano o invierno al año.
- Cinco camisas de manga corta al año.
- Una gabardina azul cada cinco años.
- Un par de zapatos tipo «mocasín negro» al año.
- Cinco pares de calcetines negros al año.
- Una gorra de uniforme al año.
- Una maleta cada cinco años.
- Dos juegos de hombreras al año.
- Un cinturón azul al año.
- Dos corbatas azules al año.
- Un alfiler de corbata cada dos años.
- Una chaqueta de color azul al año.

La uniformidad es propiedad de AEX hasta su renovación y el piloto tiene la obligación de cuidarlo y hacer siempre del mismo el uso adecuado.

CAPÍTULO 8

Ventajas sociales

Artículo 95. *Accidentes «in itinere».*

AEX, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a los pilotos que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión de traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo a su domicilio o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a: itinerarios normales; medios adecuados; y en tiempo razonable. Todo ello sin perjuicio de la calificación que en cada caso, bien la entidad gestora de accidentes, bien la jurisdicción correspondiente puedan determinar.

Será misión de la Comisión Paritaria de Seguimiento del Convenio el analizar las situaciones de los itinerarios profesionales realizados fuera de España, a fin de estudiar soluciones en consonancia con las mismas coberturas concertadas y establecidas en este país.

Artículo 96. *Uso de billetes.*

Para viajes de carácter particular, los pilotos disfrutarán, para ellos y sus familiares, del siguiente cupo anual de billetes en toda la red de AEA, AEX y acuerdos «interline». No serán acumulables por años.

- a) Vuelos en general; sujeto a espacio, sin limitación, al 100 por 100 de descuento, para el piloto y sus familiares de primer grado, sin tasas
- b) 10 billetes al año en vuelos regulares con un 50 por 100 de descuento, con reserva de plaza y sin restricciones de fechas.
- c) 10 billetes al año, sujeto a espacio, al 100 por 100 de descuento para que el piloto pueda disponer para familiares directos, pagando tasas.

Artículo 97. *Enfermedad o accidente fuera del territorio.*

El personal que se halle en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrá pleno derecho a que AEX, a través de los seguros sociales obligatorios o, en defecto de éstos, por la entidad de asistencia sanitaria concertada, garantice los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o

intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estimen oportuno, siendo a cargo de dicha garantía los gastos de dicho traslado, siempre dentro de los límites y condiciones legalmente establecidos o determinados en las pólizas de seguros correspondientes.

Lo previsto en el párrafo anterior se extenderá a los familiares que están a cargo del trabajador cuando el tiempo de permanencia fuera de España resulte superior a treinta días. AEX deberá tener conocimiento previo de cuales serán dichas personas.

En este supuesto, el piloto podrá pedir a AEX, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Artículo 98. *Pérdida de capacidad.*

Cualquier Tripulante Técnico Piloto de AEX, con una antigüedad administrativa mínima de cuatro años, que cese en vuelo con carácter definitivo por pérdida de la Licencia de Vuelo, siempre que sea por causa no imputable al mismo ni por cumplimiento de la edad de 65 años, pasará a prestar sus servicios como empleado de la empresa en tierra en las condiciones laborales más similares a las que desempeñaba y acorde a los conocimientos específicos de un piloto, por un período mínimo de cinco años, con el límite de edad anteriormente establecido, momento en el que cesará definitivamente al servicio de la empresa sin derecho a indemnización alguna, siendo la causa de la extinción, bien la jubilación, bien la dimisión del trabajador, extinción que tendrá en todo caso carácter forzoso.

Durante el citado período, el trabajador percibirá un salario al menos igual al 90 por 100 de la suma de los conceptos fijos del nivel y categoría, excepto seguro de pérdida de licencia, que ostentaba al cesar en vuelo.

Artículo 99. *Reducción de jornada.*

Los pilotos con una antigüedad administrativa mínima de dos años podrán acogerse a «mínimos» existiendo para ello dos modalidades:

a) Los pilotos volarán mensualmente el 50 por 100 de la media de la flota por base, o las horas de perfil de cobro correspondientes a los mínimos económicos garantizados, lo que resulte mayor.

Su programación se ajustará a sus peticiones y en ella se tendrá en cuenta las necesidades de la Compañía, en caso de conflicto, primaran los intereses de la Compañía.

b) Los pilotos solicitarán la reducción de jornada, disfrutando como máximo de quince días de reducción.

En este caso no habrá limitación de horas de vuelo percibiendo el tripulante los conceptos fijos proporcionales a los días trabajados, prorrateándose los conceptos variables susceptibles de ello por cada día no trabajado, en base a lo establecido en el artículo 31.

En ambos casos será de aplicación lo establecido a continuación:

El tiempo de permanencia en esta situación computará a razón de dos puntos por año. Al final de cada año se revisará el número de peticiones y si éstas excediesen del cupo máximo, la compañía optará por ampliar el cupo o adjudicar las plazas a los pilotos con menos puntuación.

El número de pilotos que podrá acogerse a esta reducción será de un 5 por 100 por exceso de cada especialidad y base.

Artículo 100. *Seguridad Social complementaria.*

A) Enfermedad y maternidad:

A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad temporal (IT) derivada de enfermedad común, accidente no laboral o maternidad, la Empresa garantiza a los pilotos el complemento preciso para que, sumando a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 de las retribuciones fijas garantizadas. Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiere a las gratificaciones extraordinarias que se especifican en este Convenio.

Para pilotos femeninos, cuando se encuentren en situación de embarazo, en caso necesario la Empresa les asesorará para la obtención de la correspondiente baja por IT, en los períodos que la legislación señale.

B) Accidente de trabajo y enfermedad profesional.

Durante el tiempo que dure la IT por la contingencia epigrafiada y hasta el alta, los pilotos que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unidos a las prestaciones económicas de la entidad gestora, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado anterior.

C) Normas comunes:

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma a la Empresa el correspondiente parte de baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes de confirmación hasta producirse el alta.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estarán supeditadas a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo por el órgano aludido. Si la baja procediera del C.I.M.A., el control sería ejercido por los servicios médicos designados por la Empresa.

Si la enfermedad sobreviniese al piloto en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a lo establecido con anterioridad pero, salvo que el facultativo competente de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el piloto habrá de trasladarse a su lugar de residencia habitual.

c) Tratándose de un accidente de trabajo, el piloto se someterá al tratamiento establecido por los médicos de la entidad en que la Empresa se encuentre asegurada a estos fines o, en caso contrario, correrá con los gastos que de dicho tratamiento se deriven.

d) Los pilotos en situación de baja por IT percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o de la Mutua Patronal, como corresponda.

Esta situación cesará cuando termine la situación de IT.

e) AEX podrá verificar en cualquier instante, a cargo de personal médico designado por la misma, el estado de IT alegado por el piloto para no asistir al trabajo. En caso de negativa, el piloto perderá el derecho de los complementos establecidos con cargo a la Empresa, sin perjuicio de las consecuencias disciplinarias que conllevara tal conducta que a estos efectos se califica de desobediencia.

Artículo 101. *Traslado de cadáveres.*

En caso de fallecimiento de un Piloto en servicio, AEX, a través de los seguros concertados o directamente, cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Artículo 102. *Responsabilidad civil.*

AEX tiene suscrito un contrato de seguro que cubre la responsabilidad civil en que pudiera incurrir la Empresa y sus empleados pilotos por daños materiales y corporales ocasionados a terceros con motivo del desarrollo de su actividad, excluyendo los daños ocasionados debidos a dolo o mala fe.

CAPÍTULO 9

Régimen disciplinario

Artículo 103. *Faltas y sanciones.*

Faltas:

Toda falta cometida por un trabajador se clasificará, atendiendo a su importancia, trascendencia o intención, en leve, grave o muy grave.

a) Son faltas leves:

1. Dos faltas de puntualidad en un mes sin estar desplazado.
2. Faltar un día al trabajo sin estar desplazado.
3. Abandonar el puesto de trabajo o el servicio durante breve tiempo en la jornada de trabajo, siempre y cuando dicho abandono no produzca perjuicio grave en la empresa.
4. La inobservancia a los Reglamentos y órdenes de servicio, así como la desobediencia a los mandos, en materia leve.
5. No atender al público con la diligencia y corrección debidas.
6. No comunicar a la Empresa los cambios de domicilio o los datos necesarios para la seguridad social.

b) Son faltas graves:

1. Más de tres faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo cometidas durante un período de treinta días.
2. Faltar dos días al trabajo durante un período de tres meses sin causas que lo justifique.
3. Dos faltas de puntualidad en un mes estando desplazado.
4. Faltar un día al trabajo estando desplazado.
5. Entregarse a juegos, cualesquiera que sean, durante la jornada de trabajo.
6. La desobediencia a los superiores o, en su caso, a los técnicos en materia de trabajo.
7. Simular la presencia de otro trabajador, firmando o fichando por él.

8. La imprudencia o negligencia en actos de servicio.

9. Los descuidos en la realización del trabajo o en la conservación de máquinas, herramientas y materiales, cuando puedan afectar a la seguridad del vuelo sin llegar a constituir falta muy grave.

c) Son faltas muy graves:

1. Más de diez faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo, cometidas en un período de seis meses o veinte durante un año.

2. Faltar al trabajo durante dos días al mes sin causa justificada.

3. Fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas y el hurto o robo, tanto a sus compañeros de trabajo como a la Empresa o a cualquier personal dentro de las dependencias de la Empresa o durante actos de servicio en cualquier lugar.

4. Hacer desaparecer, inutilizar, destruir o causar desperfectos en materias útiles, herramientas, máquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la Empresa.

5. La falsedad u omisión de datos en los partes y actas de trabajo.

6. La simulación de enfermedad o accidente.

7. Estafa, hurto o malversación cometido fuera de la Empresa o por cualquier otra condena que pueda implicar para ésta desconfianza hacia su autor.

8. La embriaguez habitual durante el trabajo. Se considerará igualmente como falta muy grave la embriaguez del piloto, aunque no sea habitual.

9. Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados a la Empresa.

10. Realizar, sin el oportuno permiso, trabajos particulares durante la jornada, así como emplear para usos propios, sin la debida autorización, elementos de trabajo de la Empresa, aun fuera de la jornada de trabajo.

11. Los malos tratos de palabra u obra o falta grave de respeto y consideración a los jefes, así como a los compañeros y subordinados y a los clientes de la Empresa.

12. La imprudencia o negligencia en el servicio cuando implique riesgo de accidente para el personal, peligro de avería para las instalaciones, deterioro o uso inadecuado de los materiales o contravención de los Reglamentos vigentes.

Sanciones:

Las sanciones máximas que podrán imponerse en cada caso, atendiendo a la gravedad de la falta cometida, serán las siguientes:

a) Por faltas leves:

Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.

b) Por faltas graves:

Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

c) Por faltas muy graves:

Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días, inhabilitación por un período no superior a dos años para el ascenso, traslado forzoso, despido.

Las faltas leves prescribirán a los diez días, las graves a los veinte días y las muy graves a los sesenta días, contados a partir de la fecha en que la Dirección de la Empresa haya conocido o pudiera conocer el hecho.

La Empresa anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas.

Artículo 104. *Imposición de sanciones.*

A partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio, antes de imponer una sanción por falta grave o muy grave, o la retirada del cargo de Comandante como consecuencia de posibles faltas cometidas por un piloto, AEX someterá preceptivamente la cuestión a una comisión formada por seis miembros y compuesta por tres representantes nombrados por AEX y tres representantes legales de los pilotos.

A dicha comisión podrán asistir un asesor por cada una de las partes, los cuales tendrán voz pero no voto.

Esta comisión deberá reunirse en plazo máximo de diez días desde su convocatoria, los acuerdos serán los aceptados por la mayoría de sus miembros en acta escrita y firmada al final de la reunión, expidiéndose certificación de dicha acta en un plazo máximo de tres días hábiles a contar desde la fecha de la reunión.

En caso de no existir acuerdo, la decisión final sobre la calificación de la falta y la sanción corresponderá a la Dirección de AEX. El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto conllevará la nulidad de la sanción impuesta.

Disposición transitoria primera.

En relación a lo establecido en el artículo 87, los pilotos que reúnan los siguientes requisitos se registrarán por esta disposición:

a) Todos los pilotos que hayan iniciado el proceso de promoción a primer piloto con posterioridad al 5 de marzo de 2001 al alcanzar el nivel V de Primer Piloto sólo permanecerán 1 año en el citado nivel.

b) Todos los primeros pilotos, así como todos aquellos que hubieran iniciado la promoción a primer piloto antes del 5 de marzo de 2001, se registrarán por la siguiente disposición.

Los primeros pilotos de nivel III pasan al nivel V, y progresarán según lo establecido en el anexo V hasta alcanzar el nivel III de este convenio.

Los primeros pilotos de nivel II pasan al nivel IV, y progresarán según lo establecido en el anexo V hasta alcanzar el nivel III de este convenio.

Los primeros pilotos de nivel I pasan al nivel III.

Todos los pilotos que se rijan por esta norma transitoria permanecerán 3 años en el nivel III de este convenio para pasar al nivel II, con un año de carencia desde la firma del presente convenio.

Los segundos pilotos de nivel II pasan a nivel V de este convenio.

Los segundos pilotos de nivel Ibis pasan a nivel IV de este convenio

Los segundos pilotos de nivel I pasan a nivel III de este convenio

Estas equivalencias de niveles no implica modificación en el tiempo de permanencia en el nivel de procedencia.

Disposición transitoria segunda.

El personal que a la firma del presente convenio tenga iniciado el proceso de promoción establecido en el artículo 28 se podrá acoger a la norma y requisitos que estaban en vigor con anterioridad a la firma de este convenio.

Disposición transitoria tercera.

Los cuatro años de antigüedad administrativa establecida en el artículo 98, se reducen a dos años para los tripulantes técnicos pilotos que a la firma del convenio estén en plantilla.

Si en el momento de la firma del contrato algún piloto estuviera en esta situación (Pérdida de Capacidad) se le respetarían las condiciones que tuviera establecidas previamente.

Disposición transitoria cuarta.

Las limitaciones de programación establecidas en los artículos los 58, 61 y 62, entrarán en vigor el 1 de noviembre de 2001.

Disposición final. *Cláusula derogatoria.*

Quedan expresamente derogados a todos los efectos los acuerdos, pactos, disposiciones, así como concesiones unilaterales de la Empresa (normas internas, medidas, etc.) de carácter colectivo convenidas entre las partes afectadas por el presente Convenio, convenidas con anterioridad al mismo.

ANEXO I

Procedimientos de vacaciones y destacamentos

Vacaciones:

1. Con el fin de que el reparto de vacaciones y distribución de fechas pueda ser realizado de acuerdo a un criterio equitativo, se establece un sistema de puntuaciones que permita en los años sucesivos un orden de prioridad para elegir la fecha en que se desea disfrutar del período de vacaciones.

2. Lista de puntuación:

Mes	1.ª quincena	2.ª quincena
Enero	8	6
Febrero	6	8
Marzo	6/10*	6/10*
Abril	8/10*	8/10*
Mayo	8	10
Junio	10	12

Mes	1.ª quincena	2.ª quincena
Julio	12	12
Agosto	12	12
Septiembre	10	8
Octubre	6	6
Noviembre	6	6
Diciembre	6	12

* Se puntuará con 10 en la quincena que contenga Semana Santa. En caso de que sea por disfrutar del mes natural se descontarán 2 puntos.

En el caso de que se disfruten períodos inferiores a quince días se aplicará la puntuación proporcionalmente a los días disfrutados.

3. Al piloto que disfrute un período de vacaciones con carácter forzoso, solamente se le sumarán la mitad de los puntos que correspondan a dicho período, excepto en los meses de julio, agosto, primera quincena de septiembre, primera quincena de enero y segunda quincena de diciembre.

4. En el supuesto de disfrutar vacaciones en períodos inferiores al mes, no se computarán los puntos de los turnos disfrutados hasta final del año.

5. Anualmente y con anterioridad al 1 de enero, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas en las vacaciones ya disfrutadas, sumadas a las de años anteriores y en el orden de preferencia para la elección de permisos en el año inmediato siguiente.

6. Los pilotos de nuevo ingreso en la plantilla del personal de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del piloto de su grupo y especialidad que la tenga mas alta.

7. Los pilotos que cambien de especialidad o flota arrastrarán en su nueva situación la que tuvieran con anterioridad.

8. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras cuando encajen convenientemente en las disponibilidades sobre las segundas. Asimismo, la Empresa podrá denegar vacaciones en los meses de mayor operación a aquellas solicitudes que excedan del 5 por 100 de los pilotos por especialidad y flota.

9. La concesión de los turnos se hará con arreglo a los siguientes criterios:

A) Para los turnos solicitados libremente por el piloto, tendrá prioridad el de menor puntuación y en el caso de existir igualdad, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

B) Para los turnos forzosos, se dará las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En caso de concurrir en igualdad en el número de puntos, se situará en primer término el de mayor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

C) No se asignará un turno forzoso de vacaciones a un piloto hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado un período de vacaciones.

10. Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los pilotos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquiere compromiso de firmeza hasta 45 días antes de la fecha prevista para su iniciación.

11. El período de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la justificación correspondiente. La fracción del periodo interrumpido por esta causa será disfrutada antes del 31 de diciembre.

12. Las peticiones serán remitidas a la jefatura de flota por los interesados antes del 31 de octubre del año anterior. La empresa publicará los turnos vacacionales antes del 15 de diciembre del año anterior a los turnos publicados.

13. Se admitirán cambios entre pilotos de la misma base y especialidad que no afecten a terceros ni a la programación.

Destacamentos:

1. Cuando sean de carácter voluntario, se aplicarán las mismas normas para su concesión que las estipuladas para el disfrute de vacaciones.

2. Lista de puntuación:

Destacamento nacional: Dos puntos por mes.

Destacamento internacional: Cuatro puntos por mes.

ANEXO II

Primer Piloto

	Total anual — Pesetas	S.B. — Pesetas	P.R.V. — Pesetas	P. transporte — Pesetas	P.A.T. — Pesetas	P.P.E. — Pesetas	H1 (65-80) — Pesetas	H2 + 80 — Pesetas	P. Imag. — Pesetas	H. Noct. — Pesetas	Act. Lab. — Pesetas
I	14.551.776	650.041	285.343	22.067	99.300	155.897	8.609	10.906	11.033	1.029	1.323
II	14.170.368	631.108	277.032	22.067	99.300	151.357	8.440	10.692	11.033	1.029	1.323
III	13.681.368	606.835	266.377	22.067	99.300	145.535	8.275	10.482	11.033	1.029	1.323
IV	12.357.360	579.251	199.389	22.067	99.300	129.773	8.103	10.151	11.033	1.029	1.323
V	11.254.020	551.668	148.162	22.067	99.300	116.638	7.944	9.378	11.033	1.029	1.323
VI	6.620.016	275.834	92.995	22.067	99.300	61.472	3.972	4.369	5.517	1.029	1.323

Segundo Piloto

	Total anual — Pesetas	S.B. — Pesetas	P.R.V. — Pesetas	P. transporte — Pesetas	P.A.T. — Pesetas	P.P.E. — Pesetas	H1 (65-80) — Pesetas	H2 + 80 — Pesetas	P. Imag. — Pesetas	H. Noct. — Pesetas	Act. Lab. — Pesetas
I	5.216.244	220.242	88.869	22.067	51.990	51.519	3.972	5.200	5.517	732	476
II	5.064.312	213.827	88.281	22.067	49.833	50.018	3.972	5.200	5.517	732	476
III	4.965.012	209.634	84.589	22.067	48.424	49.037	3.972	5.200	5.517	732	476
IV	4.413.344	182.050	74.664	22.067	46.213	42.786	3.972	5.200	5.517	732	476
V	3.861.676	154.467	63.052	22.067	45.967	36.253	3.972	5.200	5.517	732	476

Dieta nacional: 7.200 pesetas.

Dieta internacional: 13.100 pesetas.

Instructor de teóricas: 55.167 pesetas.

Jefatura de flota: 220.667 pesetas.

Jefatura de Instrucción: 220.667 pesetas.

Jefatura de seguridad en Vuelo: 165.500 pesetas.

Oficial de Seguridad en Vuelo: 55.167 pesetas.

Supervisor/Instructor de vuelo: 110.334 pesetas.

Hora instrucción e inspección: 15.723 pesetas.

Fuera mínimos: 15.723 pesetas.

Prima responsabilidad Comandante: 165.500.

ANEXO III

Perfiles de vuelo

Nacionales:

PMI-ALC	1:35	PMI-NCE	2:30	IBZ-GOA	3:20
ALC-PMI	1:30	NCE-PMI	2:25	GOA-IBZ	3:05
PMI-IBZ	0:52	PMI-FCO	3:05	MAD-ALC	1:50
IBZ-PMI	1:05	FCO-PMI	3:00	ALC-MAD	1:50
PMI-BCN	1:20	PMI-TLS	2:30	IBZ-ZAZ	2:00
BCN-PMI	1:12	TLS-PMI	2:15	ZAZ-IBZ	2:00
PMI-VLC	1:20	MOD-OVD	1:56	BIO-MAH	2:35
VLC-PMI	1:28	OVID-MAD	2:00	MHN-BIO	2:30
PMI-MAH	1:05	MAD-LCG	2:10	MAD-MHN	2:40
MAH-PMI	0:55	LCG-MAD	2:10	MHN-MAD	2:30
PMI-ZAZ	1:40	MAD-OPO	2:05	MAD-BJZ	1:30
ZAZ-PMI	1:50	OPO-MAD	2:05	BJZ-MAD	1:30
PMI-GRO	1:40	IBZ-PMF	3:25	MAD-SDR	1:50
GRO-PMI	1:25	PMF-IBZ	3:30	SDR-MAD	1:55
PMI-REU	1:20	MAD-XRY	2:00	IBZ-BIO	2:30
REU-PMI	1:20	XRY-MAD	2:10	BIO-IBZ	2:35
PMI-SDR	2:30	MAD-SCQ	2:02	BCN-BIO	2:00
SDR-PMI	2:30	SCQ-MAD	2:05	BIO-BCN	2:00
PMI-LEI	2:00	MAD-AGP	2:00	BCN-VLL	2:20
LEI-PMI	2:00	AGP-MAD	2:05	VLL-BCN	2:20
MAH-VLC	1:32	MAD-BIO	1:40	BCN-IBZ	1:25
VLC-AH	1:36	BIO-MAD	1:40	IBZ-BCN	1:35
PMI-TRN	3:00	MAD-IBZ	1:50	BCN-MAH	1:25
TRN-PMI	2:40	IBZ-MAD	1:55	MAH-BCN	1:20

ANEXO IV

Representación de los pilotos

AEX se ha obligado a aceptar desde el 19 de diciembre de 2000, como único interlocutor válido del colectivo de Pilotos a la Sección Sindical de SEPLA en AEX mientras reúna la mayoría representativa del colectivo

de pilotos, y reconoce como representantes del mismo a cinco delegados de dicha Sección Sindical siempre que dos de ellos formen parte de algún comité de empresa o delegado de personal, en caso contrario, a discreción de AEX el número de delegados se podrá limitar a tres.

El colegio de Pilotos formará un colegio ajeno e independiente al del resto de colectivos de la empresa, de acuerdo con lo determinado en el artículo 71.1 del Estatuto de los Trabajadores.

Los Delegados Sindicales podrán disfrutar hasta tres días de garantía sindical al mes.

La adjudicación de los días se hará de la forma siguiente:

a) Los Delegados Sindicales solicitarán a AEX los días de Garantía Sindical antes del 10 del mes anterior, bien directamente o vía notificación desde el SEPLA.

b) Se incluirán en la programación los días solicitados teniendo en cuenta que se programará como un servicio con horas de inicio y finalización, siendo estas las 10:00 horas locales y las 20:00 horas locales.

c) Se programará el descanso reglamentario antes y después de la actividad sindical

d) Se considerará perdida de un crédito sindical cuando, por circunstancias justificadas, se termine el servicio del día anterior a una hora que obligue a mover en más de dos horas el inicio de la Garantía Sindical para cumplir el descanso del punto c)

e) Cuando un delegado no haga uso de su crédito horario, este será acumulado para ser disfrutado en otra fecha por él mismo o por otro delegado que designe.

f) La reprogramación de los días no disfrutados del punto e) se llevará a cabo dentro de los tres meses siguientes, a petición del interesado.

g) AEX utilizará las siguientes claves para definir estos días:

1) GS, día de garantía sindical a petición del delegado de la sección sindical

2) RS, día de reunión con la empresa a petición de esta

3) GC, día de garantía sindical a petición de un miembro de comité de empresa o delegado de personal que no pertenezca a la sección sindical—

h) Para que los Delegados de la Sección Sindical de Sepla no sufran una merma económica como resultado de la representación de los pilotos, les será computado por AEX:

1) Los días de Garantía Sindical (GS) y los días de reunión con la empresa (RS) como si hubieran realizado 7 horas de vuelo dentro de mínimos.

i) Para que los miembros de comité de empresa y delegados de personal no pertenecientes a la Sección Sindical de Sepla no sufran merma económica como resultado de su representación, AEX les computará:

1) Los días de Garantía Sindical (GC) como si hubieran realizado 5 horas de vuelo dentro de mínimos.

2) Los días de Reunión Sindical (RS) como si hubieran realizado 7 horas de vuelo dentro de mínimos.

ANEXO V

Progresión establecida en el memo de fecha 28.05.99 de la Dirección de Operaciones:

Copilotos en plantilla AEX que cambien a 1.º pilotos para posterior suelta:

1. Nivel VII (6MM) una vez propuesto por OPS, autorizado su cambio de puesto por DGAC y superado el curso de Simulador y Entrenamiento en Base.

2. Nivel III (12MM) en el momento de su designación como comandante.

3. Nivel II (13MM) una vez se cumplan los tres requisitos siguientes:

- 18 meses de antigüedad administrativa.
- 1.000 horas totales ATP
- 300 horas como PAM en ATP sin restricciones.

4. Nivel I (14,2MM) una vez se cumplan los 5 requisitos siguientes:

- 24 meses de antigüedad administrativa.
 - 1500 horas totales ATP y 5000 horas totales mínimo.
 - 600 horas como PAM en ATP sin restricciones.
 - Exento de amonestaciones y/o sanciones por temas profesionales
- Ingreso de primeros pilotos sin experiencia en líneas aéreas para suelta:

1. Deberán estar en posesión de la autorización de la DGAC para realizar la prueba de vuelo para el PTLA.

2. Ingresan como 1.º pilotos volando del lado derecho hasta estar considerados por Operaciones para su cambio de puesto.

- N VII (6MM) hasta suelta para comandante.
- N III (12MM) una vez designado comandante.
- N II (13MM) después de un año de antigüedad técnica.
- N I (14,2MM) después de dos años de antigüedad técnica en N II.

ANEXO VI

Edición y publicación del convenio

AEX se compromete a la edición y publicación del presente Convenio Colectivo así como a su distribución entre todos los Pilotos.

20897 RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del V Convenio Colectivo de la empresa ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima».

Visto el texto del V Convenio Colectivo de la empresa «ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima» (código de Convenio número 9005662), que fue suscrito con fecha 24 de julio de 2001, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma y, de otra, por los Comités de Empresa, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre Registro y Depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo, resuelve:

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

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

Madrid, 22 de octubre de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

V CONVENIO COLECTIVO DE «ECA, ENTIDAD COLABORADORA DE LA ADMINISTRACIÓN, SOCIEDAD ANÓNIMA»

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1.1 Partes negociadoras. El presente convenio colectivo tiene por objeto regular las materias de índole económico, laboral, social y sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y «ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima», y ha sido concertado, de una parte, por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra, por los legales representantes de los trabajadores, mutuamente reconocidos como interlocutores válidos.

Artículo 2. Firmantes.

La representación social de la empresa está formada por: Don Ángel Cantero Carbó, don Rafael Martín Rodríguez, don Luis Expósito García, don Jaime Blade González y don Juan Antonio Castro Bañeres y la representación empresarial está formada por: Don Ramón Roch Noguera y don Manuel Jiménez Ramírez.

Artículo 3. Ámbito.

3.1 Territorial y Funcional. Este convenio es de aplicación en todos los centros de trabajo que «ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima» tiene en todo el territorio español, asimismo, será de aplicación en aquellos otros centros de trabajo que «ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima», pueda poner en funcionamiento en el futuro.

3.2 Personal. El presente convenio se aplicará a todos los trabajadores que presten sus servicios en «ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima», salvo los excluidos en el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y el personal de dirección de la empresa.

3.3 Temporal. El presente convenio tendrá una duración de cuatro años, entrando en vigor a todos los efectos el día 1 de junio de 2001 y concluirá el 31 de mayo del 2005, prorrogándose anualmente por tática reconducción, en sus propios términos, en tanto no se solicite su revisión y se formule su necesaria denuncia en los términos del artículo 4.

Artículo 4. Denuncia y revisión.

4.1 Cualquiera de las partes firmantes del presente convenio podrá solicitar, mediante denuncia notificada fehacientemente por escrito a la otra parte la revisión del mismo, con una antelación máxima de tres meses y mínima de un mes al vencimiento del plazo de vigencia antes señalado o de cualquiera de sus prórrogas.

4.2 La parte que formule la denuncia, y para que ésta se considere válida a los efectos señalados en el párrafo anterior, deberá remitir a la otra parte, en el plazo máximo de un mes a contar desde la fecha de la denuncia, propuesta concreta sobre los puntos y contenido que comprenda la revisión solicitada. Caso de incumplirse este requisito, se tendrá por no hecha la denuncia.

La Mesa negociadora se constituirá en el plazo de quince días hábiles siguientes a la fecha de entrega de las propuestas para la revisión.

4.3 Si denunciado el convenio, las negociaciones se prorrogasen por un período que excediese la vigencia del mismo, éste se entenderá prorrogado, en todos sus términos, hasta la fecha de entrada en vigor del nuevo Convenio, pactando las partes las fórmulas que estimen oportunas para el período que media entre la fecha de terminación del Convenio anterior y la entrada en vigor del nuevo.

Artículo 5. Compensación y absorción.

5.1 Todas las condiciones económicas y de jornada laboral que se establecen en el presente Convenio, sean o no de naturaleza salarial, son compensables, en su conjunto y cómputo anual, con las mejoras de cualquier tipo que viniera anteriormente satisfaciendo «ECA, Entidad Colaboradora de la Administración, Sociedad Anónima», bien sea por impe-