

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

12195 *Resolución de 10 de octubre de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el IV Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU, y los tripulantes técnicos de vuelo.*

Visto el texto del IV Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. y los Tripulantes Técnicos de Vuelo (Código de convenio: 90009430011995), que fue suscrito, con fecha 9 de mayo de 2017, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por las secciones sindicales del SEPLA y de UPPA, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre –BOE del 24–, y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Empleo resuelve:

Primero.

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

Segundo.

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

Madrid, 10 de octubre de 2017.–El Director General de Empleo, Xavier Jean Braulio Thibault Aranda.

IV CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO, ENTRE LA EMPRESA AIR EUROPA LINEAS AÉREAS S.A.U. Y LOS TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO

Artículo 1. Ámbito personal y funcional.

Son partes concertantes del presente Convenio Colectivo de Trabajo, por la parte Empresarial, la empresa Air Europa Lineas Aéreas, S.A.U. (en adelante, AEA); y por parte de los Tripulantes Técnicos de vuelo, la representación elegida por los mismos, la Sección Sindical del SEPLA y la Sección Sindical de UPPA, (en adelante la representación de los pilotos o Secciones Sindicales).

El presente Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de AEA encuadrados o que se puedan encuadrar en el grupo de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

- a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros Convenios Colectivos.
- b) El personal ajeno a AEA que realice prácticas de vuelo.

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

En este sentido, toda referencia efectuada en el texto del presente convenio colectivo a términos como, por ejemplo, «trabajador», «piloto», «tripulante técnico de vuelo» y «empleado» se deberá entender referida en alusión tanto al género masculino como al femenino que, en definitiva, engloba la totalidad del personal de alta en la compañía. Todo ello, en tanto las partes acuerdan salvaguardar el principio de no discriminación laboral entre hombres y mujeres, establecido en el artículo 14 de la Constitución Española, en relación con el artículo 17 del Estatuto de los Trabajadores y la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, de tal forma que pueda aplicarse sin excepciones a todo el personal afectado por el presente convenio colectivo. Todo ello en el entendimiento y convencimiento de la obligación de respetar la igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral que conlleva, en suma, la ausencia de toda discriminación directa o indirecta, por razón de sexo.

Artículo 2. Ámbito territorial.

El ámbito de aplicación del presente Convenio, abarca a todos los centros y lugares de trabajo que AEA tenga establecidos o establezca en el futuro, en todo el territorio del Estado Español, 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 el día 20 de marzo de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2021. Todo ello sin perjuicio de aquellas cuestiones para las que se acuerde un periodo de vigencia diferente.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por periodos 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 total o parcial, 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 AEA.

Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales o convencionales en el futuro.

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, o si alguna resolución administrativa y/o judicial dejase sin efecto o modificase alguno de los artículos de dicho convenio, 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.

Todo ello sin perjuicio de los acuerdos que las partes puedan alcanzar con carácter preventivo con la finalidad de reestablecer el equilibrio negocial entre las partes, para el supuesto que algún precepto del presente convenio pueda ser dejado total o parcialmente sin efecto.

Artículo 6. Comisión Paritaria de Interpretación.

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, 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 miembros elegidos de entre la representación sindical de los pilotos en la empresa. Los representantes de la Empresa serán nombrados libremente por ésta, hasta un máximo de tres miembros pertenecientes a AEA.

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 o demás organismos administrativos.

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión, que deberá emitir informe sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, caso de no estar las partes de acuerdo con tal informe, se someta el mismo a la jurisdicción laboral o a la autoridad administrativa laboral, según las respectivas competencias.

Artículo 7. Comisión Paritaria de Seguimiento.

Se crea una Comisión Mixta y Paritaria con objeto del seguimiento del Convenio. Las reuniones de carácter ordinario se efectuarán cada seis meses (Noviembre y Mayo), sin perjuicio de celebrar en cualquier momento, por causa que lo justifique, reuniones extraordinarias. Sus decisiones tendrán carácter vinculante.

La composición de la misma será de tres personas tanto por parte empresarial como por la parte de los representantes de los pilotos.

Esta Comisión dispondrá de la información necesaria para realizar un seguimiento efectivo del Convenio.

Artículo 7 bis. Protocolo de resolución de discrepancias en el ámbito del procedimiento de inaplicación de condiciones laborales.

Cuando concurren causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores legitimados para negociar un convenio colectivo, conforme a lo previsto en el artículo 87.1 del Estatuto de los Trabajadores, se podrá proceder, previo desarrollo de un período de consultas en los términos del artículo 41.4 del mismo texto normativo (Estatuto de los Trabajadores), a inaplicar las condiciones de trabajo previstas en este convenio colectivo que, además, afecten a las concretas materias expresamente previstas en la legislación en vigor y por las causas allí expuestas (actual artículo 82.3 del Estatuto de los Trabajadores).

Cuando el período de consultas finalice con acuerdo, se presumirá que concurren las causas justificativas a que aluden los apartados que anteceden, y solo podrá ser impugnado ante la jurisdicción social por la existencia de los presupuestos de hecho o motivos específicamente dispuestos en la normativa en vigor reguladora de la presente materia.

El acuerdo deberá determinar con exactitud las nuevas condiciones de trabajo aplicables en la empresa y su duración, que no podrá prolongarse más allá de lo que marque la normativa de aplicación en cada momento. El acuerdo de inaplicación no podrá dar lugar al incumplimiento de las obligaciones establecidas en convenio relativas a la eliminación de las discriminaciones por razones de género o de las que estuvieran previstas, en su caso, en el Plan de Igualdad aplicable en la empresa. Asimismo, el acuerdo deberá ser notificado a la comisión paritaria del convenio colectivo.

En el caso de que el período de consultas finalice sin acuerdo, cualquiera de las partes podrá someter la discrepancia a la comisión paritaria del convenio colectivo que, a la vista de toda la documentación que le sea remitida y que obre en poder de ambas partes con motivo de la celebración del período de consultas, dispondrá de un plazo máximo de siete días para pronunciarse sobre dicha discrepancia, a contar desde que la misma le hubiese sido planteada por escrito.

Cuando no se hubiera solicitado la intervención de la comisión paritaria o ésta no hubiera alcanzado un acuerdo, las partes recurrirán a uno de los procedimientos para solventar de manera efectiva las discrepancias surgidas para la inaplicación de las condiciones de trabajo del presente convenio colectivo en atención a lo dispuesto en el artículo 82.3 ET. A tal efecto las partes acuerdan someterse a un procedimiento de mediación ante el SIMA en los términos del V Acuerdo sobre Solución Autónoma de Conflictos Laborales (ASAC).

Cuando el periodo de consultas finalice sin acuerdo y los procedimientos a los que se refiere el párrafo anterior no hubieran solucionado la discrepancia, cualquiera de las partes podrá someter la solución de la misma a la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos cuando la inaplicación de las condiciones de trabajo afectase a centros de trabajo de la empresa situados en el territorio de más de una comunidad autónoma, o a los órganos correspondientes de las comunidades autónomas en los demás casos. La decisión de estos órganos, que podrá ser adoptada en su propio seno o por un árbitro designado al efecto por ellos mismos con las debidas garantías para asegurar su imparcialidad, habrá de dictarse en plazo no superior a veinticinco días a contar desde la fecha del sometimiento del conflicto ante dichos órganos. Tal decisión tendrá la eficacia de los acuerdos alcanzados en periodo de consultas y solo será recurrible conforme al procedimiento y en base a los motivos establecidos en el artículo 91 del Estatuto de los Trabajadores.

El resultado de los procedimientos a que se refieren los párrafos anteriores que haya finalizado con la inaplicación de condiciones de trabajo deberá ser comunicado a la autoridad laboral a los solos efectos de depósito.

La Empresa no instará procedimientos de inaplicación del Convenio Colectivo por descuelgue mientras haya producción externalizada conforme al Convenio Colectivo, incluido Air Europa Express.

Artículo 8. Entrada en servicio de nuevos aviones.

Si durante la vigencia del presente Convenio se pusieran al servicio de la Empresa nuevos tipos de aeronaves, 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.

Cuando se produzca una posibilidad de desarrollo de la actividad aérea por parte de Globalia y/o Air Europa, las partes acuerdan:

I. Desarrollo de nuevas rutas por parte de Air Europa:

Es deseo de las partes cooperar activamente en el desarrollo de nuevas rutas por parte de Air Europa y a tal efecto, se establece como norma el que en la apertura de nuevas rutas, se presentará a las partes firmantes de SEPLA y UPPA el análisis de rentabilidad de estas rutas en su fase de lanzamiento (en ningún caso un periodo superior a 18 meses).

II. Cuando se pueda plantear por parte de Globalia y/o Air Europa el desarrollo de nuevas rutas u operaciones de complejidad superior, Globalia y/o Air Europa se comprometen a solicitar y recabar la información necesaria de dicha operación y presentarla a las partes firmantes del presente convenio y analizar conjuntamente la viabilidad y condiciones del desarrollo de la misma, de tal modo que si se pactan las condiciones especiales que eventualmente pudieran ser necesarias para desarrollarla, ésta se realice desde Air Europa.

Artículo 9. Despidos colectivos, suspensión del contrato de trabajo e inaplicación por descuelgue del convenio colectivo de Air Europa.

No se incoarán expedientes de despido colectivo y/o suspensión del contrato de trabajo, total o parcial, sin acuerdo de la representación sindical mayoritaria de los pilotos

en Air Europa, en el escalafón de pilotos de Air Europa, mientras exista producción con medios ajenos a Air Europa dentro del Grupo Globalia, incluida la realizada por Air Europa Express.

No se podrá plantear despido colectivo y/o suspensión del contrato de trabajo mientras existan vuelos bajo el indicativo de vuelo «AEA», o bien que sean comercializados por el grupo Globalia, realizados por empresa distinta a Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. Sin perjuicio de lo anterior, Viajes Halcón y Travelplán podrán vender y comercializar cualquier vuelo de otra compañía o bien comercializar paquetes turísticos realizados por otras compañías aéreas siempre que se trate de compañías no participadas por el grupo Globalia. No obstante, no se podrán ceder o alquilar líneas de AEA a otras compañías, mientras no haya vuelto o se le haya ofertado el retorno, siendo rehusado por el mismo, al último Tripulante Técnico piloto cesado en virtud de un expediente de despido colectivo y/o suspensión de contrato de trabajo.

En los supuestos de despido colectivo y/o suspensión de contratos de trabajo que no afectara a la totalidad de la plantilla, se considerará el escalafón administrativo en orden inverso entre la totalidad de los Tripulantes Técnicos sin distinción de categorías profesionales y/o flota. A estos efectos, la plantilla no afectada por la regulación de empleo deberá desglosarse entre Comandantes y Copilotos, pasando los Comandantes de menor antigüedad técnica que así les corresponda a realizar las funciones de la especialidad de copiloto, manteniendo no obstante los emolumentos como primer piloto (salvo la prima de responsabilidad), hasta el número que haga falta para normalizar la composición de tripulaciones según el ratio de pilotos por flota y especialidad pactado en este mismo Acuerdo para el caso de despidos colectivos y/o suspensión de contrato.

Si desaparecieran las causas que hubieren originado el despido colectivo y/o suspensión de contrato se tenderá a volver a la situación de origen por el mismo orden de escalafón, y se hará en orden inverso al aplicado en el párrafo anterior. No podrá contratarse nuevo personal Tripulante Técnico Piloto por parte de AEA, hasta tanto en cuanto no se haya ofertado el trabajo a los que hubieren cesado como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla, siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que hayan ocupado los Tripulantes Técnicos implicados en el referido expediente, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas, y no haya transcurrido tres años de los respectivos ceses. En caso de aceptarse la oferta de trabajo, los contratos a suscribir lo serían «ex novo» y de acuerdo con las disposiciones legales de aplicación en estos casos.

A los efectos de un expediente de despido colectivo y/o suspensión de los contratos de trabajo que afectaran a pilotos AEA, el número mínimo de tripulaciones por avión por disminución de cada avión será de 6 en la flota de corto y medio radio (B-737) y de 8 en la de largo radio (B-787 y A-330).

La Empresa no instará procedimientos de inaplicación del Convenio Colectivo por descuelgue mientras haya producción externalizada conforme al Convenio Colectivo, incluido AIR EUROPA EXPRESS.

Artículo 10. Dedicación y títulos.

Los Tripulantes Técnicos Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional aeronáutica a AEA y a cooperar 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.

AEA 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 AEA, 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 AEA para la renovación de la Licencia será opcional, siempre que utilizar otro centro de reconocimiento médico no cause gastos adicionales a AEA. Los reconocimientos médicos serán programados por AEA y ésta proporcionará, en los casos que sean necesario, dieta, hotel y situación; en el caso de precisar desplazamiento, AEA programará los descansos reglamentarios según lo establecido en este Convenio Colectivo.

La fase de simulador de los cursos de refresco incluirá dos sesiones FFS, dos veces al año, espaciadas conforme a lo establecido en la normativa aplicable.

Artículo 11. Salvaguarda de los intereses de la empresa.

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

Artículo 12. Dedicación.

Los Tripulantes Técnicos podrán dedicarse a otra actividad profesional por cuenta ajena o propia, sin necesidad de expresa autorización de AEA, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 14 y 35 del presente Convenio y siempre y cuando no perjudique su actividad en AEA, teniendo en cuenta a tal efecto las limitaciones que la normativa aeronáutica impone a los pilotos en cuanto a descansos, limitaciones de horas de vuelo, etc.

Artículo 13. Régimen de vida.

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

Artículo 14. Servicios a terceros. Banalización de tripulaciones técnicas.

Los Tripulantes Técnicos de AEA podrán realizar los servicios en aviones y/o trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, previa autorización de la autoridad aeronáutica competente, y siempre que se presten tales servicios por una tripulación técnica completa de la Empresa, y en ningún caso en empresas con conflictos laborales declarados.

Artículo 15. Legislación vigente y reglamentos internos.

Para que las operaciones de vuelo de AEA se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los Tripulantes Técnicos Pilotos y AEA 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 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 AEA o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo, la Dirección de AEA, se responsabiliza de facilitar a los Tripulantes Técnicos el acceso a los manuales vigentes de: Operaciones, Ruta y 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 interior de AEA podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Artículo 16. Alcance de las definiciones.

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 los artículos 17, 18 y 19 las definiciones de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo.

Artículo 17. Tripulación.

Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros, nombrados expresamente por la Dirección de AEA 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 18. 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 19. Pilotos. Especialidades.

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

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 20. Clasificación retributiva por niveles.

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

Primer piloto:

Niveles: 1A 1B 1C 1 2 3 4 5 6 7 8.

Segundo piloto:

Niveles: 1A 1B 1C 1 2 3 4 5 6 7 8 9 9bis 10 11.

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.

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 AEA se efectuará a continuación del último piloto del escalafón, a reserva de la superación del período de prueba.

La Dirección de AEA publicará el escalafón a 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 ingreso en la Empresa, computándose a estos efectos todo el tiempo trabajado en otros grupos profesionales en la plantilla de AEA.

Artículo 23. Antigüedad técnica (fecha de nombramiento en la especialidad).

Se considerará antigüedad técnica la fecha de nombramiento en el grupo, siempre que se alcance la especialidad correspondiente. En el caso de los Comandantes viene determinada por el nombramiento de primer piloto según el artículo 27, sobre Promoción. En el caso de los Copilotos, será la fecha de iniciación del curso teórico siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta sin necesidad de recibir más instrucción por causas personales de nivel técnico que $\frac{1}{2}$ más de lo establecido en GM. ORO.FC.220(d); en otro caso, su fecha de antigüedad técnica será la de suelta en la especialidad.

Artículo 24. Admisión e ingreso.

El ingreso del personal Técnico Piloto en AEA 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 11, o bien como fijos en el grupo Segundos Pilotos, nivel 10, dependiendo de su anterior experiencia como piloto, lo que será acordado previamente a la contratación con la Representación Sindical del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos en cada caso.

Para cubrir necesidades puntuales de AEA, siempre que se acuerde por escrito y con anticipación con la Representación Sindical del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, se podrá contratar pilotos por duración determinada.

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 AEA o por cuenta de ésta.

Los Pilotos de nivel 11 que realicen un curso de habilitación de tipo con cargo a AEA, deberán obligarse a suscribir contrato de trabajo con la misma y abonar el coste de dicho curso, hasta un máximo de 2.404,05 euros, durante el transcurso de los tres primeros años efectivos de la relación laboral.

En el supuesto de que el piloto cese en AEA por dimisión voluntaria o despido procedente antes del plazo de dos años efectivos, deberá abonar en su integridad el coste pendiente del curso, de acuerdo con el importe del gasto ocasionado por el mismo a AEA. Si el piloto hubiera abonado alguna cuantía derivada del párrafo anterior, la misma será objeto de deducción de los importes resultantes por aplicación del presente párrafo.

Artículo 25. Condiciones y pruebas de ingreso.

Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos Pilotos para ingresar en la plantilla de AEA 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 AEA deberán dominar el mismo idioma cuando piloten juntos.

Si al realizarse la promoción de Segundos Pilotos a Primeros Pilotos no hubiese ninguno que reuniese los requisitos para la promoción, se contratarían tantos Primeros Pilotos como vacantes por cubrir por falta de requisitos a dichos puestos haya, pasando éstos de nueva contratación a ocupar el último puesto del escalafón del personal Técnico de pilotos dentro de los Primeros Pilotos.

Como caso excepcional, y a fin de que la Empresa pueda atender una demanda no previsible creada por el súbito cierre de alguna compañía española del sector, se acuerda que es posible la contratación de Primeros Pilotos que no pertenezcan a AEA por un plazo no superior a sesenta días en un período de doce meses, mientras se forman las tripulaciones de AEA para hacerse cargo de dicha demanda.

En el proceso de selección de nuevos pilotos, estarán presentes dos representantes sindicales de los tripulantes técnicos pilotos designados por ellos mismos. Dichos representantes tendrán derecho a la voz pero no a voto.

A partir de los dos (2) años transcurridos desde la finalización de un proceso de selección y con el fin de comprobar que los seleccionados mantienen la pericia necesaria para ingresar en Air Europa, todos los aspirantes a ingresar como pilotos en AEA serán sometidos a una prueba adicional de simulador antes del inicio del curso de habilitación de tipo correspondiente.

Las representaciones sindicales podrán acudir a la prueba adicional de simulador en las condiciones establecidas en este artículo, siendo facilitados por la empresa los medios necesarios.

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.º El personal fijo de AEA perteneciente a otra especialidad o categoría, por orden de antigüedad administrativa, sin nota desfavorable en su expediente.

2.º El personal que hubiese desempeñado funciones en AEA anteriormente con contrato de duración determinada extinguido a su término a instancias de AEA, en igual puesto de trabajo, por orden de antigüedad técnica, sin nota desfavorable en su expediente.

Artículo 27. Promoción y remoción.

Promoción:

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

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

- a) Que le corresponda según antigüedad técnica.
- b) Estar en posesión del Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea.
- c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 4.000 horas. Se computarán a razón de 1,25 las realizadas en aviones de línea aérea de categoría igual o superior al B737.
- d) No tener informe desfavorable de las Jefaturas de Flota e Instrucción. Dicho informe, en su caso, deberá ser comunicado al mismo cuando le llegue la promoción.
- e) Si el piloto no estuviese de acuerdo con los informes desfavorables comunicados tendrá derecho a revisar conjuntamente con la Dirección de Operaciones su caso. Podrá ir acompañado por un representante a su elección.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por AEA en el programa del curso para la promoción a Primeros Pilotos, AEA facilitará un segundo examen al cabo de siete días. En caso de no pasar

satisfactoriamente los períodos normales de simulador, AEA facilitará una nueva sesión de cuatro horas impartidas por otro Inspector e Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones.

Si finalmente el Tripulante no superase el examen teórico, el simulador o entrenamiento en línea, quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, tendrá derecho a otro curso.

Transcurridos 24 meses desde el inicio del segundo curso, el tripulante será convocado, si hubiera vacante, a un nuevo curso, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en el punto d) de este artículo, y tenga el visto bueno de la Dirección de Operaciones.

A partir del tercer curso, el tripulante será convocado, si hubiera vacante, a un nuevo curso de primer piloto cada 36 meses desde el inicio del último curso realizado, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en el punto d de este artículo y tenga el visto bueno de la Dirección de Operaciones.

La designación de los Primeros Pilotos como Comandante se realizará siempre en la flota de menor peso máximo estructural al despegue.

A los únicos efectos de antigüedad técnica (escalafón profesional), los nombramientos de Primeros Pilotos se realizarán con la fecha de inicio del curso teórico de Primer Piloto, siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta en la especialidad sin necesidad de recibir más instrucción, por causas personales de nivel Técnico, que $\frac{1}{2}$ más de la establecida como restricción por la normativa en vigor.

En otro caso su fecha de antigüedad técnica será la de suelta en la especialidad de Comandante.

En el supuesto de que para la promoción no fuese necesaria la realización del curso teórico de Primer Piloto por tenerlo superado con anterioridad, se considerará la fecha de inicio de dicho curso del grupo de pilotos que estén en proceso de promoción el día de su suelta en la especialidad como su antigüedad técnica.

Se acepta que un comandante en AEA es un cargo de confianza, y como tal la Dirección de la compañía se reserva la decisión sobre su nombramiento.

Asimismo, cuando no exista impedimento técnico para la posible promoción de un Segundo Piloto y la Dirección de la Compañía decida no realizar su nombramiento como Comandante, por el motivo que sea, AEA reconocerá laboral y económicamente la categoría de Primer Piloto para ese tripulante.

Remoción:

La pérdida de confianza de la empresa en un piloto con el cargo de comandante y la consiguiente remoción del mismo tendrá necesariamente que seguir el siguiente procedimiento como garantía del comandante remocionado.

Antes de retirar la confianza a un comandante, AEA someterá preceptivamente la cuestión a una comisión técnica.

Formarán la Comisión cuatro miembros, dos por parte de la Compañía, a designar por la Dirección de Operaciones, y otros dos por parte del colectivo de Tripulantes Técnicos pilotos (representantes del sindicato al que esté afiliado el interesado o en caso de no afiliación del sindicato que él designe).

La Comisión se regirá por las siguientes normas de funcionamiento interno:

- Deberá reunirse en plazo máximo de diez días desde su convocatoria. En el seno de dicha Comisión se solicitará para cada caso dictamen/es técnico/s no vinculante/s. Los acuerdos serán los aceptados por la mayoría de sus miembros en acta escrita y firmada al final de la reunión, remitiéndose al interesado copia de dicha acta en un plazo máximo de tres días hábiles a contar desde la fecha de la reunión.

- Las causas objetivas que pudieran dar lugar a la remoción prescribirán a los 30 días de haberse producido, si no se hubiera convocado la comisión técnica correspondiente.

- En caso de no alcanzar la mayoría necesaria en su dictamen, la decisión final corresponderá a la Dirección de AEA, no teniendo consideración de sanción.

- El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto tercero conllevará la nulidad de la retirada de confianza correspondiente.
- La comisión se reunirá cada seis meses, o a petición de alguna de las partes, para revisar los casos existentes.

Durante el periodo de tiempo en que le sea retirada la confianza de comandante, el piloto dejará de percibir el complemento de la prima de responsabilidad y no actuará como comandante en ningún vuelo de la compañía, quedando el resto de sus condiciones laborales inalterables. Su uniformidad corresponderá a la de comandante excepto la estrella.

Artículo 28. Renuncia a la promoción o progresión.

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse y/o a la progresión de flota, sin perjuicio de lo establecido en esta materia en el artículo 31. Dicha renuncia deberá constar por escrito.

Artículo 29. Promoción por cambio de nivel.

La promoción por cambio de nivel, dentro de un mismo grupo de los establecidos, o progresión económica, se producirá automáticamente cuando por el piloto se cumpla las tres condiciones siguientes:

- a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive; y tres años en el nivel tercero y superiores.
- b) Haber efectuado dentro de su especialidad un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, siempre que la falta de tales horas de vuelo sea imputable al piloto.
- c) Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por AEA en dichos periodos, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta, como a los periódicos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

Todo piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo pasará al nivel retributivo siguiente.

Cuando un piloto, una vez cumplido los requisitos específicos a) y b) anteriores, no cumpliera lo exigido en el apartado c), le será diferida su promoción hasta que haya permanecido en su nivel doble número de años del que señala para cada nivel el apartado a) de este artículo, a no ser que antes de agotar ese plazo supere las pruebas realizándolas satisfactoriamente.

Queda exceptuado el caso de cambio de nivel del 11 al 10 de Segundos Pilotos, que se realizará automáticamente al cumplir un año de servicio en activo en AEA.

Se considerará como permanencia en activo, a los efectos previstos en el presente artículo, a los Tripulantes en situación de incapacidad temporal, siempre que la misma no supere los seis meses al año.

Artículo 30. Pérdida de capacidad.

Cualquier Tripulante Técnico Piloto de AEA, con una antigüedad administrativa mínima de cuatro años, que cese en vuelo con carácter definitivo por pérdida de la Licencia de Vuelo, siempre que no sea por causa imputable al mismo ni por cumplimiento de la edad de 65 años prevista en la normativa aeronáutica, pasará a prestar sus servicios como empleado de la empresa en tierra en las condiciones laborales que la misma determine, por un periodo 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, 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 que ostentaba al cesar en vuelo, excepto la prima de responsabilidad en su caso; a saber: sueldo base, prima razón viaje, plus transporte, y plus asistencia técnica, respetándosele, en cualquier caso, el concepto «ad personam» de antigüedad en la misma proporción.

No podrán disfrutar de los derechos reconocidos en este punto, los pilotos que no resulten beneficiarios de un seguro de pérdida de licencia, los cuales cesarán cuando pierdan definitivamente la licencia.

En el caso de que un piloto en esta situación, por cualquier motivo, recuperase la Licencia de Vuelo, se reintegrará en el escalafón de pilotos con la antigüedad administrativa que le corresponda, pero en cuanto a la antigüedad técnica le será disminuido el tiempo transcurrido desde la fecha en que le fue declarada la incapacidad permanente para su profesión habitual hasta la fecha en que sea declarado apto para ejercer la misma.

Sin perjuicio de lo anterior, el piloto podrá optar por extinguir su contrato voluntariamente, con una indemnización equivalente al 50% del salario bruto que le quedaría por percibir hasta la edad de 65 años prevista en la normativa aeronáutica (con un máximo de 5 años).

Artículo 31. Progresión y regresión de pilotos.

A) Progresión: El cambio de flota a avión de peso máximo al despegue superior, esto es, de mayor categoría, se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten dando prioridad al orden de antigüedad técnica, requiriéndose para Comandantes un total de 5.000 horas de vuelo o superior. Las horas voladas en aviones de categoría tipo 737-800 o superior, serán multiplicadas por el factor 1.25. Todas las horas contempladas en este artículo y en el 27 deben ser de Piloto al mando o Segundo Piloto.

La progresión de una flota a otra se realizará siempre respetando el orden de antigüedad técnica, siempre que se superen las pruebas establecidas dentro del curso de habilitación de tipo.

Si una vez ofertada la progresión a todos los pilotos no se obtuviese el número de candidatos necesarios, ésta se realizará con carácter forzoso aplicando el orden inverso a aquel en el que se realiza la oferta.

No podrán progresar aquellos pilotos que, por cumplir la edad establecida para su cese obligado en el servicio de vuelo, no puedan estar en la nueva flota un mínimo de veinticuatro meses desde la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo.

Atendiendo a la definición de flota que está establecida a los efectos de progresión de F/Os, se considera que tienen prioridad los regresados forzosos de la flota de largo radio, independientemente del tipo de avión.

Por lo tanto, se debe conceder la progresión a los regresados forzosos de la flota de origen cuando se produzca la necesidad por orden inverso de regresión y, a continuación al resto de F/Os por antigüedad técnica que cumplan los requisitos establecidos.

B) Regresión: Se realizará con carácter voluntario después de transcurridos dos años desde la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo, resolviendo favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las flotas de procedencia y destino.

La regresión tendrá carácter forzoso cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada. El número de Tripulantes que puedan regresar, en este caso, será como máximo igual al índice pactado de tripulaciones por avión o al real que exista en ese momento multiplicado por el número de unidades en disminución, lo que sea menor.

La regresión con carácter forzoso se realizará por orden inverso al de adscripción a la flota de procedencia y los afectados tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen, si se operase una nueva unidad. Cuando por necesidades del servicio y a petición de AEA, que será notificada a la representación sindical, se posponga la progresión de un Comandante, la Comisión Paritaria del Convenio queda facultada para decidir el orden de regresión.

Cuando un tripulante haya sido regresado forzoso y le sea ofrecida la progresión a su flota de origen, no perderá su condición de regresado forzoso en caso de que no opte por la citada progresión.

Consecuentemente dicho tripulante mantendrá el orden de progresión establecido en este artículo y la preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen sobre los regresados voluntariamente.

Artículo 32. Asignación a flotas de los segundos pilotos.

Los Segundos Pilotos serán asignados a la flota que la Dirección de Operaciones estime conveniente.

Artículo 33. Período de prueba.

Los pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuera la forma de contratación y siempre que así haya sido pactado en el contrato de trabajo.

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

Artículo 34. Licencias.

Licencias retribuidas:

Sin perjuicio de la normativa legal que en cada momento resulte de aplicación, y a título meramente ilustrativo pero no limitativo, AEA 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 nacimiento de hijo.
- 3) Dos días por fallecimiento de los familiares relacionados en el punto 1).
- 4) Un día natural, ampliable a tres 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 en caso de matrimonio.
- 6) Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.

Por el tiempo indispensable para cumplir con un deber de carácter público inexcusable. Para incorporarse a destacamento, residencia o destino, dos, tres o cuatro días respectivamente, y la mitad de estos días para reincorporarse a su base.

Para incorporarse a la nueva base operativa en el caso de banalización y esta conlleve cambio de base, cuatro días y la mitad de estos días para reincorporarse a su base al finalizar la misma.

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.

Licencia no retribuida:

Anualmente, como máximo tres pilotos de cada especialidad y flota tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince 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 AEA. Durante las licencias no retribuidas que no excedan de quince días, AEA seguirá abonando los seguros. Este plazo de licencia podrá ser de hasta seis meses si así se establece de común acuerdo, no corriendo en este caso AEA con el coste de los seguros.

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 35. Excedencia voluntaria.

Los pilotos con un tiempo mínimo de un año de servicio cumplido en AEA 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 AEA antes de finalizar el período completo, si lo solicita con antelación mínima de tres meses, en la primera vacante que se produzca dentro de su especialidad.

Con el fin de evitar la inoperatividad en la actividad de la empresa, dado las limitaciones que la normativa aeronáutica impone a los pilotos en cuanto a descansos, horas de vuelo, etc, no existirá para AEA obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existieran en tal situación un número de pilotos superior a uno por cada veinte o fracción, por cada especialidad dentro de cada flota.

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 cuatro 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 AEA, 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 solicite el reingreso por escrito a la Empresa treinta días antes de la terminación del plazo de excedencia, causará baja definitiva en AEA. Copia de tal solicitud se entregará por AEA a la representación sindical en el plazo de quince días.

AEA podrá conceder a su discreción excedencia voluntaria para prestar servicios de vuelo en una compañía de líneas aéreas a aquellos pilotos que cumplan con las condiciones de tener acreditados más de cinco años de servicios de vuelo en AEA, haber concluido su último curso de calificación de tipo, por cuenta de la misma, al menos veinticuatro meses antes de la fecha de inicio de la excedencia y solicitarlo por escrito tres meses antes de que se produzca dicha excedencia.

Copia de tal solicitud se entregará por AEA a la representación sindical en el plazo de quince días.

Los sobrecostes de instrucción que se le ocasionen a AEA 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 AEA.

Con la prioridad que determine con carácter general la dirección de AEA, 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 AEA.

Artículo 37. Pilotos en suspension de actividad.

Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Administrativa, o por la dirección de AEA, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Artículo 38. 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 y adaptación a los nuevos tipos de avión, con el elevado coste que ello implica, las peticiones de baja voluntaria en AEA 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 con la indicada antelación dará derecho a AEA a descontar de la liquidación de haberes del mismo el importe del salario de un día por cada día de retraso en el aviso.

Artículo 39. Base.

Es aquella que figura en el contrato de trabajo del Tripulante y que constituye su centro de trabajo.

Se podrá cambiar de base con carácter voluntario previa publicación de las plazas por parte de AEA. Se concederá a los solicitantes de mayor antigüedad técnica que cumplan los requisitos de especialidad y flota. El plazo mínimo de publicación y de presentación en la nueva Base será de 15 y 30 días respectivamente.

Artículo 40. Base operativa.

Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, en las situaciones de destacamento, residencia, destino o banalización.

Artículo 40 bis. Movilidad geográfica.

Las necesidades de una determinada base que se puedan dar temporalmente, por las variaciones estacionales, de comercial de un año a otro o de tipo coyuntural, dada su naturaleza temporal y cambiante deberán ser cubiertos mediante el uso de Destinos o Residencias voluntarios, Destacamentos, voluntarios o forzosos, o Serie de servicios.

AEA se reunirá los meses de Marzo y Septiembre con la representación sindical de los firmantes del Convenio para encontrar el sistema más eficiente de asignación de pilotos a las bases, mediante las citadas modalidades de movilidad.

Artículo 41. Movilidad geográfica: destacamento.

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

Air Europa tendrá la facultad de convocar destacamento en caso de necesidad derivada de causas económicas, técnicas, organizativas o de producción.

Los destacamentos voluntarios se convocarán y concederán por bases, puntos y antigüedad técnica dentro de cada especialidad y flota.

Los destacamentos forzosos se convocarán y asignarán por bases, puntos y antigüedad técnica dentro de cada especialidad y flota, debiendo existir un acuerdo previo con la Sección Sindical.

El plazo de concesión será de 15 días y el de presentación en la nueva base operativa de 30 días contados a partir de la fecha límite de presentación de solicitudes, como mínimo.

Se aplicarán las normas 5.^a, 6.^a, 7.^a, y 9.^aA, considerando la antigüedad técnica en lugar de la administrativa y la lista de puntuación para destacamentos, contenidas en el Anexo I de este Convenio.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de dos meses, asignándose en orden inverso a la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad y base, de entre los que menor número de puntos tengan por destacamentos forzosos. Con el fin de facilitar la acomodación de los Tripulantes Técnicos de Vuelos, los gastos de hotel del primer mes de un destacamento forzoso correrán por cuenta de AEA en el establecimiento habitual del resto de pilotos en esa localidad.

Durante el periodo de destacamento se abonarán las dietas de conformidad con lo establecido en los artículos 71 y 72.

En caso de destacamento voluntario estos gastos cubrirán una semana.

AEA se reunirá con los representantes sindicales de los pilotos a finales de los meses de Marzo y Septiembre de cada año, para encontrar el sistema más eficiente de asignación de los pilotos a las bases, por medio de destacamentos voluntarios. Una vez acordadas bilateralmente las condiciones de los destacamentos, podrán optar a los mismos todos los pilotos de entre su especialidad, flota y base o bases para los que se convoque, teniendo prioridad aquellos con menor puntuación por destacamentos, según el Anexo I de este Convenio, y de darse igualdad en el número de puntos, aquel con mayor antigüedad técnica de entre los de su especialidad, flota y base o bases donde se convoca.

Existirá un listado de los puntos para los destacamentos forzosos y otro para los destacamentos voluntarios.

Artículo 42. Movilidad geográfica: residencia.

El lugar al que un piloto tiene que desplazarse fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Air Europa tendrá la facultad de convocar residencia en caso de necesidad derivada de causas económicas, técnicas, organizativas o de producción.

Las Residencias de carácter voluntario se convocarán y concederán por bases, puntos y antigüedad técnica dentro de cada especialidad y flota.

En caso de tener carácter forzoso se asignará, en orden inverso al de la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad, de entre los que menor número de puntos tengan por residencias forzosas, siendo necesario el acuerdo previo con la Representación de los pilotos.

El plazo de concesión será de 15 días y el de presentación en la nueva base operativa de 30 días contados a partir de la fecha límite de presentación de solicitudes, como mínimo.

Existirá un listado de los puntos por residencia forzosa y otro para la voluntaria.

Las residencias se ofertarán según las normas contenidas en el Anexo I de este Convenio. Los gastos de hotel del primer mes correrán por cuenta de AEA en el establecimiento habitual del resto de pilotos en esa localidad.

Artículo 43. Movilidad geográfica: Destino.

El lugar al que un Tripulante Técnico Piloto tiene que desplazarse fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Air Europa tendrá la facultad de convocar destino en caso de necesidad derivada de causas económicas, técnicas, organizativas o de producción.

La situación de destino tendrá lugar, preferentemente, cuando pudiera cubrirse el destino con un Tripulante que lo hubiere solicitado voluntariamente y siempre que éste cumpla las condiciones de especialidad y flota correspondiente.

Los Destinos de carácter voluntario se convocarán y concederán por bases, puntos y antigüedad técnica dentro de cada especialidad y flota.

En caso de tomar carácter forzoso será necesario el acuerdo previo con la mayoría de la Representación sindical de los pilotos y se asignará en orden inverso de antigüedad técnica de entre los que menor número de puntos tengan por destino forzoso en su flota y especialidad.

Los gastos de hotel del primer mes de un destino forzoso correrán por cuenta de AEA, en el establecimiento habitual del resto de los pilotos en la localidad.

Los Tripulantes destinados forzosos tendrán derecho preferente a regresar a su base de origen en el supuesto de producirse vacantes, en función directa a su antigüedad técnica.

AEA renuncia expresamente a establecer destinos forzosos para los segundos pilotos que promocionen a primeros pilotos.

Existirá un listado de los puntos por destinos forzoso y otro para el voluntario.

El plazo de concesión será de 15 días y el de presentación en la nueva base operativa de 30 días contados a partir de la fecha límite de presentación de solicitudes, como mínimo.

Artículo 44. Actividad.

A) Actividad laboral ordinaria:

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

Comprende los tiempos de actividad tanto aérea como en tierra.

El número de horas de actividad laboral mínima garantizada será de ciento sesenta mensuales.

El tiempo empleado en el reconocimiento médico no computará a efectos económicos.

B) Actividad extraordinaria:

Se computará como actividad fuera de los mínimos mensuales garantizados:

a) Aquella actividad laboral realizada al exceder el límite de actividad aérea continuada establecida por Reglamento (UE) n.º 83/2014. A efectos del número de aterrizajes para el cálculo del límite de actividad aérea no se tendrá en cuenta los vuelos en situación.

b) En caso de descanso parcial en tierra o en vuelo, si se excede de los límites sin computar el aumento producido por el descanso parcial.

c) La actividad laboral no aérea que exceda de doce horas.

Artículo 45. Actividad aérea.

Es el tiempo computado desde la presentación y firma del tripulante Técnico Piloto en el aeropuerto, como mínimo 45 minutos antes de la hora programada; para realizar el

servicio, hasta el momento de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completada la última etapa.

Los 30 minutos siguientes a la inmovilización en el aparcamiento una vez completada la última etapa, son de actividad ordinaria a todos los efectos económicos. Exclusivamente no se contabilizarán, como actividad laboral, para determinar si se exceden los límites especificados en el apartado B) del artículo 44.

En el caso de que sin computar esos 30 minutos se entrase en actividad extraordinaria, toda la actividad (incluidos los 30 minutos) devengará como actividad extraordinaria.

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

Entre dos períodos de actividad aérea habrá, como mínimo, un periodo mínimo de descanso que no será nunca inferior al que en cada momento legalmente se establezca.

En aquellos casos en los que el traslado fuera de base desde el lugar de descanso al aeropuerto y viceversa exceda de treinta 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 46. Actividad diurna.

La comprendida entre las 08:00 y las 21:00 horas «U.T.C.».

Artículo 47. Actividad nocturna.

La comprendida entre las 21:00 y las 08:00 horas «U.T.C.».

Artículo 48. Servicio.

Período de actividad asignado a un piloto por AEA.

- 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. Se observarán las siguientes limitaciones:

1.º El máximo número de días fuera de base operativa por serie de servicios programados se reduce a 5 días, incluidos el día de firma y el de llegada, computados desde las 00:01 a las 24:00 en horas U.T.C. y contadas desde la hora de firma hasta 30' después de la hora prevista de calzos.

2.º Si fuese necesario programar series de servicios que impliquen entre 6 y 8 días fuera de base operativa, se comunicarán previamente a las S.S. las razones y duración estimada de la medida, repartiéndose equitativamente estos servicios entre todos los tripulantes como establece el artículo 65 del C.C. El máximo número de series de servicios programados con estancia fuera de base superior a 5 días será de uno al mes por tripulante. Para exceder este límite será necesario el acuerdo con la mayoría de la representación sindical de los Pilotos.

3.º El número máximo de días consecutivos con servicio programado computándose desde las 00:01 a las 24:00 U.T.C., sin al menos 1 día libre programado, será de 7.

4.º Una serie de servicios fuera de base superior a 5 días no computará, a los efectos de los tres puntos anteriores, si debe ser asignado obligatoriamente a un piloto determinado por ser un servicio nominativo; como es el caso de una serie de simuladores como alumno.

5.º Una serie de servicios programados fuera de base de:

- 5 días irá seguida al menos por 2 días libres.
- Si la serie es superior a 5 días irá seguida al menos de 3 días libres.

6.º Una serie de servicios fuera de base inferior a 5 días se considerará finalizada si el período de tiempo entre el regreso a base y una nueva firma para serie de servicios fuera de base es superior a 24 horas.

Artículo 49. Etapa.

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 50. Limite de etapas.

El máximo de etapas programables en un período continuado de actividad será el autorizado en cada momento por la autoridad aeronáutica competente.

La representación sindical firmante del Convenio, conjuntamente con la Empresa, estudiarán los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en veinticuatro horas, para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

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, según los siguientes parámetros:

- Rodaje, despegue, subida, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.
- 85 por 100 de la componente en cara del viento medio anual en esa ruta, según tablas «Boeing».
- Velocidades reales.

10 minutos de rodaje en aeropuertos pequeños y 15 minutos en aeropuertos donde habitualmente sea necesaria la maniobra de retroceso.

Para los perfiles de los vuelos regulares se incrementará el perfil calculado en los siguientes porcentajes:

- Vuelos de duración hasta 90 minutos: 20 %.
- Vuelos de duración entre 91 y 120 minutos: 15 %.
- Vuelos de duración entre 121 y 180 minutos: 10 %.
- Vuelos de duración superior a 180 minutos: 0 %.

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

En la flota A330 y B787 para los vuelos de larga duración o de características/ circunstancias especiales, según vienen definidos en el artículo 64 siguiente, se les añadirá un 25 por 100 más del tiempo a los perfiles. Los perfiles así incrementados serán publicados seguidos de las siglas «P.E.».

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 AEA.

Los perfiles establecidos se recogen en el Anexo XI.

Artículo 52. Periodo de descanso.

Período ininterrumpido y definido de tiempo asignado por AEA a los Tripulantes Técnicos durante el cual el miembro de la tripulación queda relevado de todo servicio, de

la prestación de imaginaria en el aeropuerto, y de la reserva 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 treinta minutos; 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 diez horas treinta minutos, computadas después de quedar inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa, hasta la hora de presentación y firma para iniciar una nueva actividad.

Artículo 53. Descanso parcial.

El descanso parcial deberá ajustarse a los requisitos que legalmente se establezcan en cada momento.

A) En tierra.

Tiempo durante el cual un Tripulante Técnico Piloto puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de instalaciones adecuadas para ello (cama, servicios sanitarios y hoteleros completos) provistos por AEA.

El descanso parcial en tierra debe ser como mínimo de cuatro horas, de manera que permita una permanencia mínima en el lugar de descanso de 3 horas, manteniéndose todas las demás condiciones del descanso normal reflejadas en el artículo anterior.

Entre la hora de llegada (calzos + 30) y hora de presentación para continuar la actividad debe mediar 4 horas (considerando 30 minutos como tiempo estándar de desplazamiento). De tratarse de algún desplazamiento que exceda tal duración deberá asegurarse una estancia mínima de 3 horas en el hotel.

Estos criterios se aplican tanto para proporcionar hotel como para poder programar, tanto mensual como incidentalmente, un descanso parcial en tierra.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea y por lo tanto se computará a todos los efectos.

B) En vuelo.

Tiempo durante el cual un miembro de la tripulación queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo del sitio adecuado para el mismo.

De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas o butacas a no ser que debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por AESA.

Estos asientos llevarán un cabezal en el que se indique claramente en español e inglés que están reservados para descanso de la tripulación.

La fila posterior a la de descanso de los tripulantes técnicos no será ocupada por niños (infant o child).

Que los lugares de descanso serán los que actualmente se están utilizando, es decir:

Vuelos Reforzados: 1 DEF (B737), 4HK (A330).

Vuelos Dobladados: 1 ABC DEF (B737), 3HK y 4HK (A330).

Artículo 54. Descanso reducido.

Cuando por circunstancias verdaderamente excepcionales, y siempre que se pueda justificar que de manera puntual las necesidades de programación lo requieren, se podrá hacer uso del descanso reducido previsto en Reglamento (UE) n.º 83/2014, pero este uso estará limitado a una vez por quincena por cada tripulante técnico, no pudiendo programarse en ningún caso dos períodos de descanso reducido consecutivos. Después de dicho descanso reducido, solo se podrán realizar vuelos en situación o de una sola

etapa de una duración máxima de cuatro horas de tiempo real de vuelo. Está pues limitado su uso a la resolución de incidencias que no hayan podido ser previstas con antelación.

Artículo 55. Máximo de actividad aérea.

El que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea continuada establecido por AESA con aquel del que dispone un Comandante para terminar un servicio, de acuerdo con las disposiciones de la autoridad aeronáutica.

Este incremento, potestativo del Comandante, no será programable en ningún caso.

Artículo 56. Actividad aérea incrementada.

La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial. Los descansos parciales en tierra permitirán prolongar los límites normales de actividad aérea en la mitad del tiempo del descanso parcial.

Artículo 57. 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.

Los vuelos de situación contarán como actividad aérea y se computarán al 100 por 100 como tiempo perfil a efectos económicos.

B) Vuelos de prueba:

Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualquiera 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.

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. En estos casos, los Tripulantes Técnicos devengarán como actividad el tiempo que hayan estado a disposición de AEA.

En estas circunstancias, el Tripulante deberá enviar al Departamento de Operaciones un parte de incidencias, al que adjuntará una fotocopia de la hoja de firma.

Artículo 58. Actividad en tierra.

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que puede serle asignadas a un piloto por la Dirección de la Empresa. A título indicativo serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, y actividades similares relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas. A efectos de limitaciones y descansos regirá la normativa aeronáutica aplicable.

El tiempo empleado en instrucción devengará el 100 por 100 de actividad dentro de mínimos.

Cuando se trate de instrucción en simulador, y solo a los instructores, se les abonará además la hora de simulador como hora block dentro de mínimos, y se prorrateará en

minoración de los mínimos garantizados la sesión de dedicada al mismo de acuerdo con los días naturales, es decir, siempre que un período de simulador se efectúe dentro de un mismo día, se prorrateará un día y si dicho periodo afecta a dos días se prorratearán dos.

Cuando se trate de instrucción en tierra, y solo a instructores, se prorrateará el día en minoración de los mínimos garantizados, y se abonarán 4 horas block dentro de mínimos, por cada seis de instrucción en tierra.

Artículo 59. 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 mínimo de presentación y firma en el aeropuerto después de ser requerido para un servicio será de 60 minutos.

El tiempo de imaginaria no podrá ser superior a 24 horas en un lapso de 48 horas.

Se podrá programar imaginaria seguida de un servicio de vuelo. Sin embargo no se podrá programar un servicio de vuelo seguido de una imaginaria. Antes y después de una imaginaria se programará un tiempo mínimo de descanso de diez horas y treinta minutos.

No se programará una imaginaria seguida de un día libre (L).

Cuando a un Tripulante Técnico Piloto en situación de imaginaria se le asigne un servicio de vuelo o serie de ellos sin regreso a la base en el mismo día, se le notificará la duración de la ausencia prevista.

La imaginaria devengará, fuera de mínimos, tres horas de vuelo en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realizara un vuelo inferior a tres horas de perfil, se devengará tres horas. Asimismo, devengará dentro de mínimos doce horas de actividad si se realiza en el domicilio del Tripulante y veinticuatro horas en cualquier otro caso.

Artículo 60. 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 entre las 22:00 y las 22:30 horas locales del día anterior y para la iniciación de la actividad asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

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

Excepto los días libres, el resto de conceptos (servicios, dietas, francos, etc.) se computan según horas U.T.C., por lo tanto si un día tiene una firma programada antes de las 24:00 U.T.C., no puede ser franco.

Artículo 61. 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.

Cuando se programe un día libre aislado y se haya realizado un período de actividad en el día anterior que finalice después de las 14:00 horas LT, no se programará servicio alguno al día siguiente hasta las 08:00 (LT). No se programará día libre cuando la actividad del día siguiente se inicie antes de las 06:01 horas LT.

Artículo 62. Días libres.

1.º Los pilotos disfrutarán de ciento veinticuatro días libres al año, en dos cómputos semestrales de sesenta días libres por piloto (periodos febrero-julio y agosto-enero), más

cuatro días libres adicionales, de libre asignación por parte de la Dirección de la Empresa en las condiciones siguientes:

Un número mínimo de días libres al mes de acuerdo con el siguiente cuadro:

9 días mínimos de noviembre a abril.

8 días mínimos de mayo a octubre.

Como mínimo ocho días inamovibles, código LL o LI, programados al mes y de ellos cuatro serán agrupados al menos de dos en dos.

El resto de días libres programados, código LN, podrán ser cambiados con un preaviso de un día natural, entendiéndose por tal que deberá mediar al menos una fecha de calendario entre el día de la notificación y el día de realización del servicio cambiado, y reprogramados, código, LD, dentro de los 40 días siguientes. Si este preaviso no existe, será necesario el consentimiento del Piloto para autorizar el cambio.

2.º Cuando por retrasos operativos debidos a ATC, meteorología y/o AOG se pierda un día libre, código LN, siguiente al servicio; será compensado por otro día libre que será comunicado al Piloto en las cuarenta y ocho horas siguientes y reprogramado dentro de los 40 días siguientes, código LD, sin que esta acción pueda variar sustancialmente la programación asignada a dicho piloto. En su defecto, se compensará al piloto, añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido.

3.º Cuando por retrasos operativos debidos a ATC, meteorología y/o AOG se pierda un día libre siguiente al servicio, código LL o LI, el Piloto será compensado añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido.

4.º Al final del periodo semestral, los días libres (de dicho periodo) que no hayan sido programados serán compensados, a elección del piloto, entre las siguientes modalidades:

A) Disfrutar de un número de días libres doble de los no programados en el periodo semestral siguiente; en este caso la fijación de su disfrute será la mitad de ellos a elección del piloto, y la otra mitad de mutuo acuerdo entre la Jefatura de Flota y el piloto. Serán programados como L.D.

B) Disfrutar un número igual de días libres en el periodo semestral siguiente, en este caso la fijación de su disfrute será a elección del piloto; y obtendrá una compensación económica equivalente al valor de un día libre perdido por cada día libre no programado. Se programarán como L.D.

C) Añadiendo un día de vacaciones, a sus vacaciones, en el año en curso, si fuera posible, por cada día libre no programado.

5.º En los meses de junio y diciembre, cada piloto deberá comunicar a su Jefatura de Flota la modalidad de compensación por la que opta, según lo establecido en el apartado 4.º.

6.º Los pilotos que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, podrán disponer de hasta 4,6 y 10 de sus días libres, respectivamente, antes del inicio de estas situaciones y con disfrute ininterrumpido; asimismo podrán disponer de 2, 3 y 5 días consecutivos, respectivamente, de los días libres correspondientes, al reincorporarse a su base.

7.º La programación de días libres se acomodará a las solicitudes de Pilotos recibidas, siempre y cuando la Programación de Vuelos lo permita.

8.º Todo día que un piloto deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre de servicio. El día de reconocimiento médico no se contabilizará como libre.

9.º Cada periodo vacacional de treinta días, a efectos del cómputo anual, se considera que comprende ocho días libres, prorrateándose los periodos inferiores.

10.º Todo vuelo trasatlántico o similar irá seguido, al menos, de uno de los días libres.

11.º 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 24:00 horas (LT) de los viernes y hasta las 06:00 (LT) del lunes no se programará ningún servicio y se computarán como dos días libres.

12.º 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 sindical 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.

13.º Cuando la hora de inmovilización del avión en el aparcamiento, una vez finalizada la última etapa, sea posterior a las 23:30 L.T., si el tripulante tuviera programado para el día siguiente un día libre, este pasaría a ser libre perdido. Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, en uno de los meses en que se hayan programado 8 días libres, la devolución se producirá en el mes siguiente, figurando como L.D.

14.º Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, tendrá el mismo tratamiento en el cómputo del mínimo mensual garantizado que un día de vacaciones retribuidas y devengará en el mes de su pérdida una cantidad extra del 50 por 100 que un día normal de trabajo, a saber mínimos garantizados divididos por sesenta.

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

16.º Los días libres perdidos que generen compensación económica se abonarán teniendo en cuenta los siguientes conceptos:

- Salario base.
- Antigüedad (ad personam).
- Prima razón viaje.
- Plus transporte.
- Prima responsabilidad comandante.
- Plus de asistencia técnica.
- Seguros.
- Gratificaciones extraordinarias.

Esta cantidad se dividirá por 60, siendo el resultado el importe que se abonará en concepto de día libre perdido.

17.º Los LN, podrán ser cambiados según establece este artículo en su punto 6º; de no ser así y no disfrutarse por cualquier otra causa devengarán lo estipulado en el artículo 62 punto 14.º y se generará la pérdida del mismo.

Artículo 63. Vacaciones. Tiempo de recuperación y enfermedad.

Período de treinta días naturales, fraccionados en dos turnos de quince días, o hasta cuatro turnos de al menos siete días o una combinación de ambos, que disfrutarán anualmente todos los pilotos con carácter retribuido. Los pilotos que no lleven un año al servicio de AEA tendrán derecho a la parte proporcional.

En los casos de disfrute de vacaciones durante un periodo continuado coincidente con un mes natural, la Compañía retribuirá de acuerdo a los siguientes criterios:

Cobro de los conceptos retributivos fijos correspondientes.

Cobro de la media de variables, a excepción del concepto dietas, de dicho piloto; calculada a partir de los 12 meses anteriores al mes de vacaciones.

En cuanto al disfrute en dos, tres o cuatro periodos, en el mes en que se disfruta uno de esos periodos, se retribuirán con arreglo a los siguientes criterios:

Cobro de los conceptos retributivos fijos correspondientes.

Cobro, durante los días de trabajo, de todas las variables que correspondan a los servicios realizados durante ese periodo en exceso de los mínimos mensuales garantizados, a prorrata.

Cobro, durante el periodo de vacaciones, de la media de variables, a prorrata, a excepción del concepto de dietas, de cada Piloto calculada a partir de los 12 meses anteriores al mes en que se disfruta el periodo de vacaciones.

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en meses distintos, éstas computarán a efectos del mínimo mensual garantizado por prima de razón de viaje y actividad, de forma que por cada día natural de vacaciones corresponda una treintava parte del mínimo de horas de vuelo garantizadas.

El máximo de actividad mensual será reducido en la misma parte proporcional. Es decir, las horas de vuelo y de actividad necesarias para superar los mínimos económicos garantizados se reducirán proporcionalmente a los días no trabajados.

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 más días de vacaciones que los que le correspondieran por el tiempo trabajado, AEA procederá a descontar el exceso.

Queda sin efecto el régimen interno de aumentar un día de vacaciones más por cada trienio de antigüedad en la Empresa. Lo anteriormente dispuesto se entiende sin perjuicio de los derechos adquiridos, que lo disfrutarán aquellos pilotos que así lo tengan reconocido a título estrictamente <<ad personam>>.

Se entiende que el prorrateo es aplicable en caso de baja médica, es decir, siempre y cuando se extienda el correspondiente parte médico de baja y este sea entregado a la empresa en el plazo legalmente establecido.

Cuando el periodo de vacaciones fijado en el calendario de vacaciones coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el periodo de suspensión del contrato de trabajo previsto en los apartados 4, 5 y 7 del artículo 48 del Estatuto de los Trabajadores, se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del disfrute del permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el periodo de suspensión, aunque haya terminado el año natural a que correspondan.

En el supuesto de que el periodo de vacaciones coincida con una incapacidad temporal por contingencias distintas a las señaladas en el párrafo anterior que imposibilite al trabajador disfrutarlas, total o parcialmente, durante el año natural a que corresponden, el trabajador podrá hacerlo una vez finalice su incapacidad y siempre que no hayan transcurrido más de dieciocho meses a partir del final del año en que se hayan originado.

Artículo 64. Vuelos de características especiales.

En los vuelos de duración superior a 05:30 horas y cruce de tres o más husos horarios, se incrementarán los perfiles de vuelo en un 25 por 100 del cálculo normal.

Todo vuelo con autorización especial que suponga exceder los límites de tiempo de vuelo de AESA devengará una cantidad según viene determinado en el Anexo II.

La Dirección de Operaciones remitirá a las representaciones sindicales copia de las peticiones de vuelos de autorización especial cursadas a la AESA.

Artículo 65. Programación de servicios. Cambios de programación. Retraso firmas.

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

1.º Programación:

AEA regulará 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 y días fuera de base vayan distribuyéndose de forma más racional y equitativa entre todos los pilotos de una misma flota y categoría. Al final del trimestre, cada piloto arrastrará la diferencia entre horas cobradas y la media de su flota, para compensación en el trimestre siguiente.

Las representaciones sindicales firmantes del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, por mediación de las Jefaturas de Flota o de la Dirección de Operaciones, participará aportando 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.

AEA preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Tripulantes Técnicos al menos cuatro días antes de la finalización de la anterior serie programada, excepto en caso de acuerdo puntual, en contra, pactado con los representantes sindicales.

La programación se publicará por meses naturales completos. Si por alguna circunstancia excepcional se hubiera de publicar quincenal, se informará previamente a la S.S. Si esto ocurriera más de dos meses en un año natural, será necesario acuerdo con la representación sindical de los Pilotos firmantes del presente convenio.

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 serie de servicios.

Las programaciones del mes repartirán equitativamente entre los pilotos de una misma especialidad y flota el número de horas y tipos de vuelos, de manera que trimestralmente se compensen las diferencias que puedan surgir en dichos conceptos. La Dirección de Operaciones publicará trimestralmente el número de horas y dietas nacionales e internacionales realizadas en ese período, desglosadas mensualmente.

AEA se compromete a negociar con los representantes sindicales firmantes del presente convenio las condiciones económico-laborales para toda programación de un piloto que excede de nueve días al mes desde un mismo lugar, renunciando así a la asignación unilateral en exclusividad a uno o más pilotos a los vuelos desde y hacia un aeropuerto, quedando excluidos de esta forma los vuelos que por razones técnicas especiales requieran de dicha asignación.

Los Tripulantes Técnicos Pilotos estarán obligados a facilitar un teléfono de contacto a la empresa para las notificaciones a que haya lugar. Así mismo manifiestan su voluntad de colaborar en la resolución de las incidencias que se plantean en la operativa diaria.

No se programarán más de tres vuelos nocturnos sucesivos, entendiéndose como tales aquellos en los que por Convenio se pague toda la actividad como nocturna.

No se programarán dos servicios de vuelo en el mismo día cuando uno de ellos sea considerado como nocturno, entendiéndose por tal lo apuntado en el párrafo anterior.

No se programará un vuelo nocturno que precise de tripulación reforzada para cumplir con las limitaciones de actividad, seguido de otro con firma anterior a las 10:00 L.T., cuando la firma del primero sea anterior a las 23:59 L.T.

2.º Cambios:

Se podrán realizar cambios en la programación. Los cambios no podrán afectar a más de cuatro días naturales (UTC) al mes, por piloto. La notificación de los cambios de programación se hará por escrito. El piloto no estará obligado a aceptar un cambio si no se le notifica en las condiciones establecidas en los casos siguientes:

A) 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 día de realización del servicio cambiado.

B) 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 periodo de descanso antes de la presentación al servicio.

C) 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 dos horas 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 establecido anteriormente sólo cuando los cambios afecten a más de dos días, salvo para una larga distancia de duración superior a dos días, en cuyo caso, por cada dos días de duración se computará un día de cambio a los efectos del límite de cambios establecido.

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

3.º Retrasos:

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. A esta primera notificación, en casos de demora indefinida, seguirá otra dentro de las cuatro horas siguientes en la que se fijará una nueva hora de presentación.

En estos casos, salvo que el piloto acepte otra cosa, se seguirán los criterios siguientes:

3.1 Para retrasos inferiores a cuatro horas se considerará, a efectos de cálculo del límite de actividad aérea, la nueva hora de presentación.

3.2 Para retrasos comprendidos entre cuatro y ocho horas se considerará, a efectos de cálculo del límite de actividad aérea, la hora inicial de presentación, y el tiempo permanecido en esta situación como descanso parcial en tierra.

3.3 Para retrasos superiores a ocho horas, se podrá programar una presentación a partir de diez horas y media, contadas a partir de la hora de presentación inicialmente prevista.

3.4 En los casos 3.1 y 3.2, a efectos económicos, se considerará como actividad el período comprendido entre la hora de presentación prevista inicialmente y la real.

Artículo 66. Conceptos retributivos.

La tabla recogida en el Anexo II tiene efectos desde el día 20 de marzo de 2017.

Los pilotos percibirán sus haberes mensualmente, como máximo el día 1.º 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:

Retribuciones fijas:

1. Salario Base.
2. Antigüedad (si procede, como complemento «ad personam»).
3. Prima razón viaje.
4. Gratificaciones extraordinarias.
5. Plus de transporte.
6. Prima de responsabilidad (cuando corresponda por determinación de AEA).
7. Asistencia técnica.
8. Seguros.

Retribuciones variables:

1. Horas en exceso de 55 y hasta 75 (horas 1).
2. Horas en exceso de 75 (horas 2).
3. Horas en exceso de actividad a partir de 160.
4. Primas horarias en vuelos de situación.
5. Prima por actividad nocturna.
6. Imaginarias.
7. Dietas, nacionales e internacionales.
8. Vuelos autorización especial.
9. Prima productividad
10. Complemento variables vacaciones.

Otras retribuciones:

1. Plus por jefaturas y cargos adicionales.
2. Dieta por residencia, destacamento o destino.
3. Día libre no disfrutado.

Prima de responsabilidad de comandante única para todos los que ejerzan la misma en cualquiera de las flotas de AEA quedándose fijada ésta en la que figura en el Anexo II.

La prima de responsabilidad del comandante incluye las funciones a realizar por el comandante en temas relativos a security check. La empresa se compromete a impartir la formación que legalmente esté establecida al efecto.

Artículo 67. Salario base.

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

Artículo 68. Antigüedad.

Con la firma del primer Convenio se suprimió y dejó sin efecto el devengo del complemento por antigüedad regulado en el artículo 61 de la derogada Ordenanza Laboral para las Compañías de Vuelos «Charter» (Orden de 26-11-74) y en cualquier otra norma, pacto o convenio que lo regule o pueda regularlo. No obstante, se respetará como condición «ad personam» tal complemento a los pilotos que percibiesen alguna cantidad por este concepto, así como la cantidad que corresponda por el vencimiento que estuviese en trance de adquisición.

La cantidad reconocida no será objeto de absorción ni compensación por ulteriores mejoras de la retribución, así como tampoco será objeto de revisión alguna, a fin de que mantenga inalterable su valor.

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. Gratificaciones extraordinarias.

Los pilotos percibirán como complemento periódico de vencimiento superior al mes una gratificación extraordinaria el 20 de junio y otra el 20 de diciembre, equivalentes cada una de ellas al salario base, antigüedad en su caso y prima razón viaje.

Estas gratificaciones se devengarán semestralmente, desde el 1 de enero al 30 de junio y desde el 1 de julio al 31 de diciembre. Quien no lleve seis meses al servicio de la Empresa al término de cada semestre percibirá dicha paga en proporción al tiempo trabajado.

Artículo 71. Dietas por destacamento.

Para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de AEA 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 aquél no excede de treinta días, si lo sobrepasa, la dieta se reducirá a la mitad por los días de exceso.

Artículo 72. Dieta por residencia o destino.

Para residencias y destinos se seguirá el procedimiento de los destacamentos.

Por residencia se percibirá el 85 por 100 de la que correspondería al destacamento de más de treinta días.

Por destino el 60 por 100 de lo que correspondería al destacamento de más de treinta días.

Artículo 73. Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no llegasen a alcanzar los plazos de tiempo programados, el piloto recibirá como compensación el 50 por 100 de las dietas que correspondan por el tiempo que reste de desplazamiento.

Artículo 74. Prima horaria.

Es la retribución variable que percibe el Tripulante Técnico Piloto cuando se produce un exceso sobre las 55 horas de perfil, o en su defecto «calzos», que constituyen la prima horaria garantizada. Su cuantía se establece en el Anexo II.

Artículo 75. Prima por actividad.

Se retribuirán las horas de actividad que superen las 160 horas mensuales, de acuerdo con el Anexo II.

Artículo 76. Prima de actividad nocturna.

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en el artículo 47, y será una cantidad igual a la indicada en las tablas salariales del Anexo II.

Se considerarán trabajos nocturnos los realizados entre las 21:00 UTC y las 08:00 UTC horas. Cuando la actividad comprenda un periodo igual o superior a cuatro horas dentro de este horario se percibirá toda la actividad como nocturna.

Se acuerda que en el caso de trabajos nocturnos, que sumen un mínimo de cuatro horas entre 21:00 UTC y las 08:00 horas UTC en dos períodos consecutivos y dentro de una misma actividad, tendrán la consideración de complemento remunerable del mismo modo que actualmente se abonan si esas cuatro horas se realizan de forma continuada.

Artículo 77. Prima productividad.

La productividad colectiva de los pilotos de AEA se primará de acuerdo a los puntos siguientes:

1. Horas productividad (HP).

Se mide en horas block por piloto efectivo, considerados anualmente y contabilizados en dos periodos: Productividad Invierno, de noviembre a abril y Productividad Verano, de mayo a octubre; con fechas de abono en la nómina de mayo y en la de noviembre respectivamente.

2. Horas block (HB).

Horas de calzo a calzo realizadas por las distintas Flotas de AEA. A la firma del presente convenio las horas block que afectan son los vuelos comerciales, entrenamiento en base, vuelos ferry, posicionales y vuelos de prueba, para los tripulantes que forman parte de la tripulación mínima.

De iniciarse algún tipo de operación comercial que varíe de manera relevante la posibilidad de realizar las horas/avión actuales, o acuerdo de fletamento o similar en el que los beneficios de AEA no dependan del comercial de AEA, se repercutirá con un coeficiente corrector el número de horas realizado, de manera que el o los aviones implicados vuelen el mismo número de horas que los aviones de la flota similar de AEA.

3. Número de Pilotos efectivos (NPE).

Son los Pilotos en plantilla con las siguientes correcciones:

- 3.1 Altas en AEA contabilizan desde el día de firma del contrato.
- 3.2 Bajas en AEA no contabilizan desde la fecha de la misma.
- 3.3 Licencias y excedencias: no contabilizan durante la permanencia en estas situaciones.
- 3.4 Bajas médicas de larga duración, tras 90 días no contabilizan. Lo harán al obtener el alta.
- 3.5 Bajas médicas discontinuas: si son más de 90 días en un año natural, se prorratearán los días de alta.
- 3.6 TTP en nivel 11, durante los seis primeros meses: no contabilizan.
- 3.7 Los pilotos con reducción de jornada, contabilizan y devengan en el tanto por ciento correspondiente.

Estas correcciones son válidas tanto para el cálculo del NPE como para que el TTP devengue o no la paga de Productividad.

Los días son naturales y cada mes tendrá los días que le correspondan según calendario.

4. Fórmula horas productividad.

$$HP=2XHB/NPE$$

Donde HB, corresponde a las horas block de los 6 meses correspondientes al semestre de que se trate; y NPE al de la media de pilotos efectivos del mismo periodo.

Caso de existir vuelos con tripulación reforzada (HBR) o doblada (HBD) que lo sean porque el tiempo de vuelo oficial (SCHEDULE) así lo requiera, la fórmula a aplicar será: $HP=(2xHB+3xHBR+4xHBD)/NPE$

5. Tabla horas productividad.

Se establecen cinco tramos.

Tramos	Horas comprendidas entre	Primeros Pilotos Importe/hora (EUR)	Segundos Pilotos Importe/hora(EUR)
HP1	>325 <350	12,00	7,20
HP2	>351 <375	36,00	21,60
HP3	>376 <400	48,00	28,80
HP4	>401 <425	60,00	36,00
HP5	>426 <450	84,00	50,40

6. Prima semestral de productividad.

La cantidad para cada TTP que resultaría como prima de productividad semestral sería la correspondiente a multiplicar las HP resultantes por su valor y según tramos de la tabla anterior.

La cantidad resultante para cada grupo, será repartida por igual entre los TTP de un mismo grupo laboral.

La prima de productividad será prorrateada, por días, en caso de que no se complete el semestre como piloto efectivo.

La paga de Productividad de Invierno (noviembre-abril) se abonará en la nómina de mayo, si las HP son positivas (superiores a 325), según la tabla.

La paga de Productividad de Verano (mayo-octubre) se abonará en la nómina de noviembre, si se cumple alguna de las siguientes condiciones:

1. Si la Productividad de invierno fue superior a 300 horas según tabla.
2. Si la Productividad de invierno fue inferior a 300 horas:
 - Si la media de HP anual es positiva (superior a 650) según tabla, o,
 - Si la media de HP anual es negativa (menor o igual a 650) se descontarán a las HP de verano las horas de invierno en defecto para 300, aplicando después la tabla.
3. Si las HP de verano superan las 450 y la media anual es superior a 650, el exceso sobre 450 se computarán como HP1.

Artículo 78. Licencia retribuida.

El piloto en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 34 de este Convenio, percibirá las retribuciones fijas que le correspondan por el número de días permanecidos en esta situación.

Artículo 79. Primas horarias por razón de viaje en vuelos de situación, de prueba y de ferry técnico.

A) Vuelos de Situación.

En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 57, los Tripulantes Técnicos percibirán el 75 por 100 de la cantidad que corresponda al perfil, con valor de la prima de hora tipo 1, excepto que se dé cualquiera de las siguientes circunstancias, en cuyo caso se abonará el 100 por 100 de la cantidad que corresponda por perfil:

1. Horas perfil de vuelo en situación superiores a 05:37 dentro de un mismo periodo de actividad.
2. Actividad laboral ordinaria programada (desde presentación hasta 30 minutos después de calzos) generada en vuelos de situación, superior a 07:00 horas en un mismo periodo de actividad. A estos efectos se considerará la presentación 60 minutos antes de la hora prevista de salida del vuelo en situación o la hora real, lo que resulte mayor.
3. 3 o más etapas en vuelo de situación dentro de un mismo periodo de actividad.

Si la situación se realiza en una flota no operada por AEA se tomarán los tiempos perfil de las flotas de 737, A330 y B787, por este orden de prioridad.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 65, y las mismas se computarán fuera de mínimos a efectos de cobro.

A los efectos oportunos, computan al 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plaza reservada, que serán en clase preferente cuando se trate de vuelos de AEA.

B) Vuelos de Prueba y Ferry Técnico.

Los vuelos de prueba y ferry Técnico, tal y como se define en el artículo 57, se computarán al 150 por 100 del tiempo de perfil o tiempo entre calzos, con un mínimo de una hora, y se abonarán fuera de mínimos.

Artículo 80. 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 81. Cómputo de dietas.

1. Se devengará una dieta nacional por cada día en que se realice una actividad o se permanezca fuera de base, siempre que el desplazamiento se realice en territorio nacional.

2. Se devengará una dieta internacional por cada día que se realice una actividad o se permanezca fuera de base, siempre que el desplazamiento se realice hacia o desde un país extranjero. En este caso, cuando el servicio finalice dentro del día siguiente, se devengará una dieta internacional para cada uno de los dos días.

3. Cuando se realicen servicios mixtos (nacional internacional) dentro de un día se devengará la dieta más alta.

4. La cuantía de las dietas está determinada en el Anexo III del presente Convenio.

5. Para determinar el horario del día se tomará como referencia el horario «U.T.C.»

6. En el listado de servicios, aparecerán las claves correspondientes a cada tipo de dieta: DINA (Dieta Nacional), DIIN (Dieta Internacional), DID1 (Dólares Tipo 1) y DID2 (Dólares Tipo 2).

7. En relación a las dietas que se devengan por dólares el cambio que se aplicará será el cambio comprador de billetes del último día hábil del mes y se regularizará en nómina, tanto si el saldo es favorable al tripulante como si es favorable a la Compañía.

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.

Deben retirarse los anticipos de dietas ajustados a las dietas que se generen en dólares.

Artículo 83. Anticipos.

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

Artículo 84. 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 al año.

Cinco camisas de manga corta al año.

Una prenda de abrigo 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 al año.
Dos corbatas al año.
Un alfiler de corbata cada año.
Una chaqueta de color azul al año.
Un tapón inserto cada año.
Cinta porta tarjetas cada dos años.
Un chaleco de seguridad cada cinco años.

La uniformidad es propiedad de AEA y el piloto tiene la obligación de cuidarla y hacer siempre el uso adecuado de la misma.

Estos artículos serán permutables entre ellos con las equivalencias que proporciona el sistema de puntos que será publicado anualmente por la empresa.

Anualmente cada tripulante podrá reservar un 25% de los puntos de uniformidad para utilizar al año siguiente.

En el caso de pérdida de maletas, en aviones de AEA, para los tripulantes en comisión de servicio se repondrá toda la uniformidad extraviada, y se indemnizará al tripulante con el importe estipulado en la legislación para la pérdida de maleta de un pasajero.

Artículo 85. 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 a sus aviones comidas para los pilotos, en los períodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.
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. Por las mismas razones, serán suministradas en la escala determinada de acuerdo con la Representación Sindical de los Pilotos.
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, participará necesariamente la Representación de los Pilotos firmante del presente convenio dando su opinión.
5. Los desayunos, comidas y cenas de los pilotos se suministrarán 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.

En relación con las comidas en los vuelos en situación en los que no existen servicios a bordo incluido, se establece un sistema para que se disponga, sin necesidad de pago directo por parte del TTP, de un menú de «Gusto plus» en aquellos vuelos en los que el servicio de a bordo sea de pago directo.

Artículo 86. Alojamiento.

Serán por cuenta de AEA los cargos de los hoteles en los que se alojen los pilotos en sus desplazamientos por motivo de servicio, sólo 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 AEA, siempre que ello sea posible.

La representación sindical de los pilotos participará en la aprobación junto con AEA de los alojamientos para uso de las tripulaciones técnicas.

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 empresa remitirá a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio las condiciones de disfrute de hoteles utilizados por los TTP's para un seguimiento efectivo de las mismas, en base a las cuales debe dar la aprobación, en su caso, a los hoteles. Por ello, a partir de la fecha el procedimiento para la aprobación de los hoteles, incluirá la remisión por escrito a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio de las condiciones negociadas con anterioridad a su utilización, y se programará visita a dichos establecimientos de ser requerido por la misma.

Artículo 87. Transporte en base.

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

AEA se compromete, coadyuvando para ello la Sección Sindical del SEPLA y la de UPPA, a obtener el mismo tratamiento de tarifas en el aparcamiento aeroportuario que tiene el personal de tierra para los pilotos. AEA asumirá el 50 por 100 de la diferencia de tarifas disfrutados por el personal de tierra y el abonado por el piloto, previa justificación del servicio e importe abonado.

AEA proporcionará al TTP transporte, desde el centro de trabajo a un lugar distinto del fijado como centro de trabajo en propia base, a solicitud del tripulante que deberá contactar con programación el día anterior, solicitándolo con una antelación mínima de 24 horas. En caso de que el servicio le sea asignado con menos plazo de estas 24 horas, el TTP podrá solicitar el transporte en el momento de la citada asignación. AEA usará los medios habituales de traslado de tripulaciones aeropuerto-hotel y viceversa; todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 57A Modificado, 69 y 79A Modificado; por lo que en ningún caso puede sustituir a los vuelos en situación.

Artículo 88. Transporte fuera de base.

Será facilitado por AEA y a cargo de ella.

Artículo 89. Accidentes «in itinere».

AEA, 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 pueda 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 90. Uso de billetes.

Para viajes de carácter particular, los pilotos disfrutarán, para ellos y sus familiares en primer grado, del siguiente cupo anual de billetes en toda la red de AEA y acuerdos «interline»:

A) Vuelos en general:

Sujeto a espacio, sin limitación, al 100 por 100 de descuento.

B) Vuelos regulares:

15 por 100 de descuento sin limitación, con reserva de plaza.

Diez billetes al año en todos los vuelos de AEA tanto regulares como charter, sujetos a espacio, y al 100 por 100 de descuento, para familiares directos.

Los trabajadores afectados por el presente convenio tendrán derecho al disfrute de billetes free en las condiciones que a continuación se detallan.

La reserva deberá hacerse a través del sistema de Gestión de Tripulaciones, emitiendo billete electrónico en el momento de la reserva, para todos los casos en que esta opción esté disponible, el billete manual se emitirá en las oficinas de ventas de AEA. El billete manual se emitirá antes del vuelo, sin fecha específica con un procedimiento análogo a la WEB. Se permiten cambios y anulaciones dentro de las 48 horas siguientes a la fecha del vuelo que no se haya realizado. Pasadas las 48 horas siguientes a la fecha del vuelo, ya no se podrán hacer cambios puesto que la reserva desaparece. La fecha de gestión de los cambios será a través de Internet.

Los Pilotos Jubilados de AEA podrán adquirir billetes sujetos a espacio abonando el importe de la tarifa de aplicación. El número de billetes será el mismo que el recogido en el Convenio Colectivo para los Pilotos en Activo. Será de aplicación igualmente para los beneficiarios que consten en el sistema de la Empresa en el momento en que cause baja por jubilación.

Los billetes solicitados pero no emitidos se podrán cancelar telefónicamente o por correo electrónico a través de la secretaría de Dirección Operaciones al objeto de que no se computen ni dentro del cupo ni fiscalmente y que sean los solicitados no cancelados, se usen o no, los que se imputen fiscalmente y computen dentro del cupo. En el caso de que sean billetes emitidos, deberán ser físicamente devueltos a Operaciones a los efectos de que no sea imputado fiscalmente ni computado dentro del cupo.

Artículo 91. 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 AEA, 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. AEA deberá tener conocimiento previo de cuáles serán dichas personas.

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

Artículo 92. Institución de previsión social de plan para la jubilación.

1. Pilotos adheridos al plan de pensiones de empleo.

Se establece un Plan de Pensiones de Empleo (PPE) siendo promotor Air Europa Líneas Aéreas S.A.U. (AEA), cuya adscripción será voluntaria.

El P.P.E. se regirá por lo establecido en su Reglamento, siendo el régimen de aportaciones económicas el que se establece a continuación:

La empresa aportará en cómputo anual al PPE las cantidades máximas establecidas anualmente en la Ley en función de la edad del partícipe, con el tope establecido en la siguiente tabla (revisar actualización y niveles incluyendo en su caso los 2 nuevos):

Primeros Pilotos:

Nivel 1.a: 26.931,29 €.
 Nivel 1.b: 24.366,55 €.
 Nivel 1.c: 21.801,68 €.
 Nivel 1: 19.236,67 €.
 Nivel 2: 16.671,93 €.
 Nivel 3: 14.107,19 €.
 Nivel 4: 11.542,19 €.
 Nivel 5: 8.977,31 €.
 Nivel 6: 6.412,57 €.
 Nivel 7: 6.412,57 €.
 Nivel 8: 6.412,57 €.

Segundos Pilotos:

Nivel 1.a: 4.172,11 €.
 Nivel 1.b: 4.172,11 €.
 Nivel 1.c: 4.172,11 €.
 Nivel 1: 4.172,11 €.
 Nivel 2: 4.172,11 €.
 Nivel 3: 4.172,11 €.
 Nivel 4: 4.172,11 €.
 Nivel 5: 4.172,11 €.
 Nivel 6: 4.172,11 €.
 Nivel 7: 4.172,11 €.
 Nivel 8: 4.172,11 €.
 Nivel 9: 973,90 €.
 Nivel 9 bis: 973,90 €.
 Nivel 10: 685,14 €.
 Nivel 11: 685,14 €.

Las cantidades de esta tabla que excedan de las aportadas al PPE se abonarán en nómina como complemento de jubilación, para lo cual los tripulantes técnicos pilotos tendrán que justificar ante la empresa que ingresan en un plan de jubilación o seguro de vida por ellos concertado la cantidad pertinente al objeto de cubrir una cantidad igual o superior a 1,22 veces para los Primeros Pilotos y 1,50 veces para los Segundos Pilotos a la cantidad a abonar en exceso de la aportada al PPE.

Las aportaciones empresariales al PPE se realizarán con carácter mensual, en la misma fecha que el ingreso de la nómina.

2. Pilotos no adheridos al plan de pensiones de empleo.

AEA asume el abono de las primas de los planes de jubilación o seguros de vida concertados por los tripulantes técnicos pilotos, fijos de plantilla, previa presentación a AEA del justificante que acredite las cantidades aportadas a dichos planes, de acuerdo a la siguiente tabla

Primeros Pilotos

Nivel	Cantidad contratada – Euros	Cantidad abonada – Euros
N1AP1	2.738,02	2.244,27
N1BP1	2.477,26	2.030,55
N1CP1	2.216,50	1.816,81
N1P1	1.955,73	1.603,06
N2P1	1.694,97	1.389,33

Nivel	Cantidad contratada – Euros	Cantidad abonada – Euros
N3P1	1.434,23	1.175,60
N4P1	1.173,47	961,85
N5P1	912,69	748,11
N6P1	651,95	534,38
N7P1	651,95	534,38
N8P1	651,95	534,38

Segundos Pilotos:

Nivel	Cantidad contratada – Euros	Cantidad abonada – Euros
N1AP2	521,51	347,68
N1BP2	521,51	347,68
N1CP2	521,51	347,68
N1P2	521,51	347,68
N2P2	521,51	347,68
N3P2	521,51	347,68
N4P2	521,51	347,68
N5P2	521,51	347,68
N6P2	521,51	347,68
N7P2	521,51	347,68
N8P2	391,16	260,77
N9P2	0,00	81,16
N9P2bis	0,00	81,16
N10P2	0,00	57,09
N11	0,00	57,09

Para los segundos pilotos, niveles 9, 9bis, 10 y 11, no se exigirá justificante de ingreso.

Las cantidades contratadas superiores a los límites establecidos irán por cuenta del piloto.

Si las cantidades contratadas son inferiores a los límites señalados, AEA las abonará en la misma proporción de la tabla (81% Primeros Pilotos y 66% Segundos Pilotos).

Los importes indicados se abonarán únicamente con las mensualidades ordinarias de salario y el piloto correrá con las deducciones y retenciones legalmente establecidas y tendrán anualmente el mismo incremento que los salarios.

Artículo 93. Pérdida de licencia.

Con el fin de cubrir en la medida de lo posible la pérdida de capacidad para ejercer como tales de los pilotos, AEA se hará cargo de las cantidades de los seguros de pérdida de licencia contratados por los tripulantes técnicos pilotos que cubran la incapacidad permanente total, la temporal y el fallecimiento, según los siguientes criterios:

- A los pilotos que el 30 de abril de 2012 tuvieran suscrito un seguro de pérdida de licencia, retribuido en la nómina de abril de 2012 y la compañía hubiese dejado de abonarles las cantidades por ese concepto desde la nómina de mayo de 2012, se les abonará mensualmente como máximo la cantidad percibida en dicha nómina de abril de 2012. Si el actual recibo de su póliza de seguro fuese de cantidad inferior a la de abril de 2012, se les abonará el actual, siguiendo la misma proporcionalidad que la abonada en dicha fecha,

siempre con el máximo anteriormente referido. No obstante, podrán optar voluntariamente por acogerse a las condiciones del apartado siguiente.

- El resto de los pilotos podrán escoger entre:
 - Que la empresa le abone el importe de la prima del Seguro de Pérdida de licencia, acreditando dicho importe mediante la presentación de la certificación correspondiente de la compañía de seguros con un máximo de 500 euros brutos mensuales para los primeros pilotos y 300 euros brutos para los segundos pilotos. Serán de cuenta del piloto las deducciones legalmente establecidas.
 - Subscribir el seguro de pérdida de licencia contratado por la compañía.

Los tripulantes deberán acreditar ante AEA el abono de las primas correspondientes; corriendo por cuenta del piloto las deducciones y retenciones legalmente establecidas.

Artículo 94. Seguridad Social complementaria.

A) Enfermedad común, accidente no laboral 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 según el artículo 66. 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.

El piloto al que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos con cualquier mejora que afecte a los conceptos anteriormente mencionados.

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, resarciéndose 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) AEA 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 94 bis. Seguros médico y de responsabilidad civil.

A) Seguro médico:

La adhesión al seguro médico lo será con carácter individual, y voluntario por parte de los pilotos.

Se acuerda que para aquellos pilotos que se adhieran al seguro médico se descontará la cantidad del concepto de «Prima de Asistencia Técnica».

B) Seguro de responsabilidad civil:

AEA se compromete a la contratación de un seguro de responsabilidad civil para todos los vehículos de transporte de tripulaciones y los aviones de la empresa, en el que los capitales garantizados para caso de fallecimiento o invalidez permanente de los TTP sea de 180.000 € en caso de accidente.

Artículo 95. Traslado de cadáveres.

En caso de fallecimiento de un Piloto en servicio, AEA, 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 96. Imposición de sanciones.

1. 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, AEA someterá preceptivamente la cuestión a una comisión de disciplina.

2. Formarán la Comisión cuatro miembros por parte de la Compañía: (El Director de Operaciones, el jefe de la Flota que corresponda y dos miembros de la Compañía nombrados por la misma); y cuatro miembros por parte del colectivo de Tripulantes Técnicos pilotos (dos como representantes sindicales y otros dos miembros, de los referidos en el artículo 97 de este Convenio, de la misma flota que el Piloto afectado y nombrados igualmente por la representación sindical).

3. La Comisión se regirá por las siguientes normas de funcionamiento interno:

3.1 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.

3.2 La decisión final sobre la calificación de la falta y la sanción corresponderá a la Dirección de AEA, pero el incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto tercero conllevará la nulidad de la sanción impuesta.

3.3 En cuanto a calificación de faltas y sanciones, ambas partes se remiten expresamente a la derogada Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos «Charter», Orden de 26-11-74, que se transcribe salvo error u omisión en el Anexo V.

3.4 Al efecto de dar un tratamiento específico al procedimiento de imposición de sanciones por falta muy grave, en los supuestos que así se contemplan en el régimen de

faltas y sanciones que recoge el Convenio Colectivo, se acuerda, que en el caso de despido, la Comisión se registrará además por los siguientes criterios:

3.4.1 En el seno de dicha Comisión se solicitará para cada caso un dictamen jurídico y un dictamen técnico no vinculantes.

3.4.2 La Comisión levantará acta de acuerdo o desacuerdo tras el análisis profundo de los hechos y a la luz de los dictámenes realizados.

3.4.3 En caso de no tomarse una decisión mayoritaria, la Compañía podrá imponer a sanción que considere, teniendo en cuenta que se establece un sistema de sanciones basado en el concepto de la reiteración de faltas muy graves. Se acuerda dos sanciones, ordenadas en función de esta reiteración:

- 1.^a Suspensión de empleo y sueldo de 16 días a 60 días.
- 2.^a Despido.

3.4.4 Se establece un sistema de caducidad de las faltas. A efectos de expediente, la primera sanción mencionada desaparecerá del expediente al cabo de 6 meses, siempre y cuando no se haya producido otra sanción por falta muy grave durante ese período. La 2.^a sanción mencionada desaparecerá del expediente al cabo de 1 año, siempre y cuando no se haya producido otra sanción por falta muy grave durante ese período.

3.5 En el caso de llegarse a la decisión de despido, y siempre que exista una sentencia posterior por parte de un juez de despido improcedente, AEA podrá decidir si readmite al Piloto afectado o si, por el contrario, opta por la extinción del contrato de trabajo. Si la decisión final es la extinción del contrato de trabajo, AEA se compromete a asumir como indemnización la cantidad que resulte superior entre las alternativas que se apuntan a continuación:

a) Indemnización para un Comandante:

* 60 días por año trabajado, con el máximo de años que establece la legislación vigente.

- * Con una antigüedad de hasta 8 años: 270.455,44 euros.
- * Con una antigüedad de más de 8 años: 330.556,65 euros.

b) Indemnización para un Segundo Piloto:

* 60 días por año trabajado, con el máximo de años que establece la legislación vigente.

- * Con una antigüedad de hasta 8 años: 180.303,63 euros.
- * Con una antigüedad de más de 8 años: 210.354,23 euros.

Artículo 97. 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, selección y contratación de nuevos pilotos, promociones, etc.) AEA acepta la designación de dos pilotos, uno de cada flota, nombrados por la Representación Sindical de los Pilotos para el asesoramiento en la resolución de dichos conflictos.

Dichos pilotos se constituirán como Comisión Técnica a requerimiento de cualquier Tripulante Técnico Piloto que se considere afectado.

Para que dicha comisión pueda ejercer con independencia absoluta su misión, AEA acuerda concederles el mismo amparo legal que tienen los delegados sindicales de la

Sección Sindical del SEPLA y de la Sección Sindical de UPPA 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 96 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 una 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 98. Mantenimiento de garantías.

Todo Tripulante Técnico Piloto de AEA, acogido al artículo 30 del presente Convenio lo estará, asimismo, a todos los demás acuerdos incluidos en este convenio.

Artículo 99. Responsabilidad civil.

AEA 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.

Artículo 100. Prima de vinculación y objetivos de rejuvenecimiento de la plantilla.

En el marco laboral actual, las partes firmantes son sensibles a la necesidad de establecer políticas tendentes a facilitar la incorporación o reinserción en el mercado laboral de pilotos, máxime teniendo en cuenta la especificidad de las funciones que realizan y, por tanto, las dificultades adicionales que pueden tener para desarrollar su actividad laboral.

Igualmente las partes son conscientes de la necesidad de premiar la fidelidad y profesionalidad de aquellos pilotos, que han desarrollado una parte importante de su actividad profesional prestando sus servicios para la empresa y que a día de hoy siguen realizando la actividad de pilotaje de una aeronave.

Es por ello que se acuerda establecer un marco normativo mediante el cual se pueda llevar a cabo una política de rejuvenecimiento de la plantilla y de progresividad del paso de los tripulantes de la actividad aérea a situaciones como, por ejemplo, la jubilación anticipada, teniendo en cuenta adicionalmente la responsabilidad y sensibilidad de las funciones que tienen encomendadas y todo ello dentro del concepto de voluntariedad.

Para alcanzar los objetivos fijados se han pactado mecanismos de adhesión voluntaria para facilitar el tránsito de la situación activa a la pasiva de una forma ordenada, que no resulte traumática para ninguna de las partes y que, a su vez, suponga una gratificación económica complementaria por los servicios prestados para la empresa durante un número determinado de años.

Es por ello que las partes acuerdan establecer un sistema de primas para aquellos pilotos que, alcanzando un determinado número de años de antigüedad en la empresa y una determinada edad, puedan percibir una cantidad o prima a tanto alzado de importe escalado, si manifiestan libremente su voluntad de extinguir su relación laboral con la Compañía, situación está que sería equiparable en su caso a una resolución de mutuo acuerdo de la relación laboral.

En atención a lo anterior, se acuerda un sistema escalado de importes de primas que se fijan conjugando tres factores; la edad del trabajador, una antigüedad mínima en la

empresa y la edad ordinaria de jubilación. En este sentido, cuanto más próxima sea la edad del trabajador a dicha edad, menor será el importe de la prima. La fecha efectiva de extinción de la relación laboral coincidirá con la del aniversario del trabajador, en otro caso la disminución proporcional a la prima correspondiente al año de edad que tenga en el momento de hacerse efectiva.

Para poder acceder a dicha prima de vinculación deberá haberlo solicitado por escrito dirigido al Jefe de su Flota, antes del día 1 de enero de cada año y siempre con una antelación mínima de dos meses.

El cuadro de importes de las primas es el siguiente:

Edad	Antigüedad mínima	Importe de la prima
58	17 años.	400.000 euros.
59	17 años.	350.000 euros.
60	17 años.	300.000 euros.
61	18 años.	250.000 euros.
62	18 años.	200.000 euros.
63	19 años.	150.000 euros.
64	19 años.	100.000 euros.
65	20 años.	50.000 euros.

Anualmente la empresa podrá mejorar las condiciones modificar al alza los importes de dichas primas o bien disminuir los requisitos de antigüedad mínima, consensuado con la representación legal de los trabajadores pilotos.

No tendrán derecho a la percepción de las primas que puedan establecerse, aquellas personas trabajadoras que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos:

Se acojan a la jubilación a tiempo parcial, simultánea con un contrato a tiempo parcial, y vinculada a un contrato de relevo, aun cuando la persona trabajadora decida jubilarse de forma total antes de cumplir la edad ordinaria de jubilación.

Tampoco tendrán derecho aquellas personas que se les haya notificado el inicio de la tramitación de un expediente disciplinario por falta muy grave.

Los pilotos que se encuentren ejerciendo funciones de piloto en tierra.

Disposición final. Cláusula derogatoria.

Siendo voluntad de las partes la inclusión en este Convenio Colectivo de todos los Acuerdos y Adendas firmados entre la Dirección de la Compañía y SEPLA en fechas anteriores a la firma de este Convenio, si por un error involuntario de las partes no se incluye algún acuerdo o Adenda que expresamente no hayan sido derogados por las mismas partes, la parte que se perciba de ello requerirá a la otra inmediatamente la constitución de la oportuna Comisión a efectos de la inclusión en el Convenio de dicha Adenda o Acuerdo, quedando en todo caso sin efecto todos aquellos Acuerdos o Adendas que contradigan manifiestamente lo establecido en este Convenio o ya se hayan incorporado al mismo. Adicionalmente, si cualquiera de las partes firmantes detectase un error en los distintos valores de cualquier concepto salarial o extrasalarial, que difiera de los que a fecha del día de la firma se abonaban, se tratará en la Comisión Paritaria.

Sin perjuicio de lo anterior, no quedan derogados los acuerdos firmados en fecha 20 de marzo 2017 por la Dirección de Air Europa Líneas Aereas S.A.U y los representantes de los pilotos así como los firmados entre AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A.U, Globalia Corporación Empresarial S.A., Aeronova S.L.U, los Sindicatos SEPLA. UPPA y las Secciones Sindicales de SEPLA y UPPA en la compañía AIR EUROPA.

ANEXO I

Procedimientos de vacaciones y movilidad geográfica.*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 semana	2.ª semana	3.ª semana	4.ª semana	1.ª quincena	2.ª quincena
Enero.	6 (*)	3	3	3	9(*)	6
Febrero.	3	3	3	3	6	6
Marzo.	3/5	3/5	3/5	3/5	6/10	6/10
Abril.	4/5	4/5	4/5	4/5	8/10	8/10
Mayo.	4	4	5	5	8	10
Junio.	5	5	6	6	10	12
Julio.	6	6	6	6	12	12
Agosto.	6	6	6	6	12	12
Septiembre.	5	5	4	4	10	8
Octubre.	3	3	3	3	6	6
Noviembre.	3	3	3	3	6	6
Diciembre.	3	3	4	8	6	12

En los meses de marzo y abril la puntuación será la mayor en caso de contener la semana o quincena alguno de los siguientes días: Jueves Santo, Viernes Santo, Sábado de Gloria y/o Domingo de Resurrección.

(*) Para años futuros, la puntuación es la recogida en la tabla de lista de puntos.

En caso de que sea por disfrutar del mes natural que contenga la Semana Santa se descontarán 2 puntos.

3. Al piloto que disfrute un período quincenal 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. En caso de asignación de vacaciones forzosas por semanas se sumarán la mitad de los puntos, excepto en los meses de julio, agosto, primera semana de septiembre, primera semana de enero y cuarta semana de diciembre, en los que se sumarán la totalidad de los puntos correspondientes.

4. En el supuesto de disfrutar vacaciones en dos períodos de quince días, o hasta cuatro periodos de al menos siete días o una combinación de ambos, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

5. Anualmente y con anterioridad a la fecha de solicitud del periodo de vacaciones del año siguiente, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas en las vacaciones ya disfrutadas o por disfrutar en lo que resta de año, 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 más alta.

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

8. Aquellos pilotos que se reincorporen de una excedencia voluntaria de más de un año tendrá a los efectos de asignación de puntos la misma consideración que los de nueva incorporación. Para los que se reincorporen de una excedencia voluntaria de hasta un año o excedencia forzosa se incorporan en el puesto relativo en el que estaba antes de tal situación.

9. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o asignación forzosa, 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.

10. La concesión de los turnos se hará de acuerdo con el siguiente criterio:

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.

11. 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 60 días antes de la fecha prevista para su iniciación.

12. En caso de que, durante el periodo de vacaciones, el tripulante sea requerido para realizar un curso de calificación, éste podrá optar por cambiar la fecha del curso al siguiente inmediato después de finalizar sus vacaciones, en caso de haberlo, o cambiar la fecha de vacaciones a un periodo en el que haya disponibilidad. En cualquiera de los casos la puntuación de vacaciones y la fecha de adscripción a flota serán las que se disfruten o produzcan respectivamente.

13. En caso de que no pueda disfrutar las vacaciones por I.T. encuadrados en el último punto del artículo 63 devengarán los puntos de las vacaciones que disfrute.

14. Las solicitudes de un día libre anterior y un día libre posterior añadidos a los periodos de vacaciones, tendrán prioridad sobre otras peticiones de días libres.

Puntos de vacaciones y reducción de jornada:

Dado que el disfrute del periodo de VAC por parte de los TTP en situación de Reducción de Jornada es de una quincena anual o del porcentaje resultante de dividir el número de días a los que «ad personam» se tiene derecho, por el porcentaje de reducción de jornada al que voluntariamente se haya acogido, el número de puntos que se le adjudicarán para mantener el orden de prioridad de disfrute de vacaciones será el siguiente:

1. Para los turnos solicitados libremente por el piloto y adjudicados con carácter voluntario y caso de corresponderle una sola quincena, el número de puntos estará constituido por la suma de los que le corresponderían por la quincena con el carácter solicitado más la media de los que con el mismo carácter corresponden a todas las quincenas del año que suponen 8,5 puntos.

2. Para los turnos adjudicados con carácter forzoso, el número de puntos estará constituido por la suma de los que le corresponderían por la quincena con el carácter solicitado más la media de los que con el mismo carácter corresponden a todas las quincenas del año que suponen 4,25 puntos.

Reducción de jornada y vacaciones completas disfrutadas.

Se disminuirán el mismo número de días de los días libres que el de días vacaciones disfrutadas en exceso, respetando el mínimo de días libres al mes, de forma y manera que se compense el exceso de vacaciones, pudiendo el tripulante optar por que se le descuente de sus haberes la cantidad correspondiente proporcional a los días de exceso.

Destacamentos, residencias y destinos:

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: 2 puntos por mes.

Destacamento internacional: 4 puntos por mes.

Residencia nacional: 12 puntos por año.

Residencia internacional: 24 puntos por año.

Destino nacional: 6 puntos por año.

Destino internacional: 12 puntos por año.

ANEXO II

Tablas salariales

Primer piloto

Nivel	Total anual	Salario base (× 14)	P.R. Viaje (× 14)	P. transp. (× 12)	P.A. técnica (× 12)	H. vuelo 1	H. Vuelo 2	P. act. lab. (*)	P. imaginaria	H. nocturna
N1AP1	87.716,48	3.167,47	2.375,61	158,37	684,41	73,62	82,81	15,84	220,86	8,80
N1BP1	86.903,50	3.167,47	2.317,54	158,37	684,41	71,77	80,97	15,32	215,29	8,80
N1CP1	86.090,52	3.167,47	2.259,47	158,37	684,41	69,93	79,11	14,79	209,78	8,80
N1P1	85.277,54	3.167,47	2.201,40	158,37	684,41	68,09	77,27	14,26	204,22	8,80
N2P1	84.465,82	3.167,47	2.143,42	158,37	684,41	66,23	75,42	13,73	198,69	8,80
N3P1	83.651,30	3.167,47	2.085,24	158,37	684,41	64,38	73,57	13,21	193,14	8,80
N4P1	82.838,32	3.167,47	2.027,17	158,37	684,41	62,54	71,72	12,69	187,59	8,80
N5P1	82.025,62	3.167,47	1.969,12	158,37	684,41	60,69	69,96	12,15	182,05	8,80
N6P1	81.212,64	3.167,47	1.911,05	158,37	684,41	58,84	68,01	11,63	176,51	8,80
N7P1	80.399,66	3.167,47	1.852,98	158,37	684,41	56,99	66,18	11,09	170,93	8,80
N8P1	79.586,54	3.167,47	1.794,90	158,37	684,41	55,13	64,33	10,55	165,40	8,80

Prima responsabilidad comandante (eur / mes x 12 pagas): 1.941,17.

Segundo piloto

Nivel	Total anual	Salario base (× 14)	P.R. Viaje (× 14)	P. transp. (× 12)	P.A. técnica (× 12)	H. vuelo 1	H. Vuelo 2	P. act. lab. (*)	P. imaginaria	H. nocturna
N1AP2	67.022,52	2.217,23	1.847,71	158,37	684,41	52,28	60,72	11,62	156,81	6,27
N1BP2	66.209,26	2.217,23	1.789,62	158,37	684,41	50,43	58,64	11,10	151,27	6,27
N1CP2	65.396,14	2.217,23	1.731,54	158,37	684,41	48,57	57,03	10,55	145,69	6,27
N1P2	64.583,16	2.217,23	1.673,47	158,37	684,41	46,73	55,18	10,05	140,17	6,27
N2P2	63.770,46	2.217,23	1.615,42	158,37	684,41	44,87	53,33	9,84	134,60	6,27
N3P2	62.957,48	2.217,23	1.557,35	158,37	684,41	43,03	51,49	9,50	129,10	6,27
N4P2	62.144,36	2.217,23	1.499,27	158,37	684,41	41,19	49,62	8,45	123,54	6,27
N5P2	61.331,10	2.217,23	1.441,18	158,37	684,41	39,34	47,79	7,94	118,02	6,27
N6P2	60.518,40	2.217,23	1.383,13	158,37	684,41	37,49	45,95	7,39	112,46	6,27
N7P2	59.705,42	2.217,23	1.325,06	158,37	684,41	35,65	44,09	6,86	106,94	6,27
N8P2	58.892,58	2.217,23	1.267,00	158,37	684,41	33,79	42,25	6,35	101,35	6,27
N9P2	50.601,58	1.847,69	1.055,82	158,37	671,00	30,31	35,90	5,39	86,15	5,32
N9P2bis	43.381,36	1.575,97	900,55	158,37	567,47	25,29	30,62	4,59	73,47	4,55

Nivel	Total anual	Salario base (× 14)	P.R. Viaje (× 14)	P. transp. (× 12)	P.A. técnica (× 12)	H. vuelo 1	H. Vuelo 2	P. act. lab. (*)	P. imaginaria	H. nocturna
N10P2	36.161,54	1.304,26	745,29	158,37	463,95	20,26	25,34	3,80	60,79	3,77
N11P2	25.883,20	912,98	521,70	158,37	324,77	14,18	17,74	2,66	42,56	2,64

(*) El plus de actividad corresponde tanto a la actividad ordinaria como a la extraordinaria.

ANEXO III

Importe de las dietas

Para determinar qué tipo de dieta corresponde abonar, y con los criterios más generalmente aceptados según la legislación vigente, se seguirán por los siguientes criterios:

2.2.1 Se considerará la hora local para determinar las fechas en las que se devenga dieta.

2.2.2 Se considerará pernocta fuera de base cuando se disponga de hotel por cuenta de la empresa.

2.2.3 Será D.N.S.: Por cada día en que se realice una actividad en base operativa por cuenta de la empresa, excepto el reconocimiento médico, o el número de etapas nacionales en la fecha sea superior al de etapas internacionales y se finalice en base operativa.

2.2.4 Será D.N.P.: Por cada día en que se realice una actividad fuera de base operativa o se esté franco dentro del territorio nacional por cuenta de la empresa o se realice un vuelo en el cual el número de etapas nacionales en la fecha sea superior al de etapas internacionales y se finalice fuera de base operativa.

2.2.5 Será D.I.S.: Por cada día en el que se realice un servicio que finalice en la base operativa y el número de etapas internacionales sea igual o superior al de nacionales.

2.2.6 Será D.I.P.: Por cada día en el que se realice un servicio que finalice o se esté franco de servicio fuera del territorio nacional.

2.2.7 D.L.D.: Por cada día que se realice un servicio en el que se pernocte o se esté franco de servicio fuera de Europa.

2.2.8 D.I.M.: Por cada día en el que se pernocte en territorio nacional fuera de base operativa y el número de etapas internacionales sea igual o superior al de nacionales.

2.3 Si de la aplicación práctica de los criterios estipulados en 2.2. surgiese algún caso no contemplado en los mismos o se detectara que alguno de estos criterios no se adecuara a la realidad, ambas partes se comprometen a su revisión en el seno de la comisión paritaria de interpretación del C.C.

2.4 Las cantidades percibidas en la actualidad en concepto de dietas de destacamento, residencia o destino pasarán a ser abonadas en concepto de Complemento de destacamento, residencia o destino, respectivamente, en la cuantía actual más el 13,8% y a su vez la cantidad resultante aumentada en un 39% para 1.º PIL y un 25% para 2.º PIL.

Conceptos generales para el cálculo del tipo de dieta a devengar y del límite exento.

1. Todas las horas son locales de la base operativa del tripulante.
2. Todos los días son naturales en la hora local de la base operativa del tripulante.
3. Se devengará dieta en función del servicio y/o de la estancia fuera de base operativa por cuenta de la empresa.
4. Solo se puede aplicar una exención si se ha producido un Block Off en hora local de la base operativa del piloto dentro de esa fecha o se realiza cualquier actividad y/o franco fuera de base operativa y del municipio del domicilio del tripulante.
5. A los efectos de límites exentos solo se pueden establecer tres tipos de dietas nacionales y otras tres internacionales, a saber: Nacional contacto (sin pernocta), nacional

con pernocta y nacional (sin exención); para el caso de las internacionales: Internacional contacto (sin pernocta), internacional con pernocta e internacional (sin exención).

6. A los efectos de tipo de dieta a devengar se establecen tres tipos de dieta nacional, cinco de internacional y cinco de larga distancia, por grupo laboral.

7. El reconocimiento médico en base operativa no devenga dieta.

8. La imaginaria en la base operativa del tripulante no devenga dieta, a no ser que se programe y se realice en el hotel habitual de la localidad por cuenta de la empresa.

9. Se considera actividad desde la firma hasta calzos más 30 min. y cualquier tipo de servicio realizado por cuenta de la empresa.

Criterios para saber que tipo de exención se debe aplicar:

Primero se determina si es pernocta o contacto y una vez hecho esto si es internacional o nacional.

Nota: Este orden es mandatorio para determinar la exención aplicable.

1. Pernocta o contacto:

1.1 Pernocta:

- Disponibilidad de hotel fuera del municipio de la base operativa y del municipio de residencia entre las 23:00 y las 07:00, considerando Block On más 60 minutos como entrada en el hotel.

- Y/o salida de hotel a cualquier hora con llegada a base operativa posterior o igual a las 05:00 (Blocks On).

La pernocta se aplicará al primer día.

Si el hotel está situado en territorio nacional será nacional y si está en territorio internacional será internacional.

1.2 Contacto:

- Cuando no se dé ninguna de la dos condiciones anteriores.

2. Nacional o internacional.

2.1 Nacional (pernocta o contacto, según corresponda):

- Cuando el n.º de trayectos nacionales sea mayor que el de internacionales dentro de la misma fecha contabilizando los trayectos cuyos calzos de inicio estén dentro del día.

- Y/o se realice una actividad en territorio nacional fuera del municipio de la base operativa y del de residencia.

- Y/o se esté franco en territorio nacional fuera del municipio de la base operativa y del de residencia.

- Y/o se pernocte en territorio nacional fuera del municipio de la base operativa y del de residencia.

2.2 Internacional (pernocta o contacto, según corresponda):

- Cuando el n.º de trayectos internacionales sea mayor o igual al de nacionales dentro de la misma fecha, contabilizando los trayectos cuyos calzos de inicio estén dentro del día.

- Y/o se realice una actividad en territorio internacional.

- Y/o se esté franco en territorio internacional.

- Y/o se pernocte en territorio internacional.

2.3 Sin exención:

- Traslado entre su base operativa y el municipio de residencia.

- Vuelos cancelados en base operativa después de la firma.

- Sin calzos de inicio (BLOCK OFF) dentro del día.

Tipos de devengos de dieta según servicios realizados:

1. Nacionales:

1.1 D.N.C.: Dieta nacional contacto (sin pernocta).

En la que se devenga una dieta nacional y el límite exento es el de dieta nacional sin pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Sin ser de pernocta no haya saltos internacionales dentro del periodo de actividad y se realiza al menos un BLOCK OFF dentro de ese día.

1.2 D.N.P.: Dieta nacional pernocta.

En la que se devenga una dieta nacional y el límite exento es el de dieta nacional con pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- En el día de que se trate, haya disponibilidad de hotel en el territorio nacional fuera del municipio de la base operativa y del municipio de residencia entre las 23:00 y las 07:00, considerando Block On más 60 minutos como entrada en el hotel.
- Y/o se produzca una salida del hotel a cualquier hora con llegada a base operativa igual o posterior a las 05:00 (BLOCKS ON).

1.3 D.N. T.: Dieta nacional tributable 100%.

En la que se devenga una dieta nacional y no existe exención.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Se inicia (firma) o se finaliza (calzos + 30') una actividad dentro del día sin haber realizado ningún BLOCK OFF y sin tocar territorio internacional en el periodo de actividad.
- O se realiza cualquier actividad en base operativa y/o en el municipio de residencia del tripulante.
- O se realiza un traslado entre la base operativa y el municipio de residencia del tripulante o viceversa.

2. Internacionales:

2.1 D.I.C.: Dieta internacional contacto (sin pernocta).

En la que se devenga una dieta internacional y el límite exento es el de dieta internacional sin pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Sin ser de pernocta y sin que haya ningún salto fuera de Europa el número de saltos internacionales dentro del día es mayor o igual al de nacionales y se realiza al menos un Block Off dentro de ese día.

2.2 D.I.P.: Dieta internacional pernocta.

En la que se devenga una dieta internacional y el límite exento es el de dieta internacional con pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- En el día de que se trate, sin que haya habido ningún salto fuera de Europa, haya disponibilidad de hotel fuera del territorio nacional entre las 23:00 y las 07:00, considerando Block On más 60 minutos como entrada en el hotel.
- O se produzca una salida del hotel a cualquier hora con llegada a base operativa igual o posterior a las 05:00 (Blocks On).

2.3 D.I.T.: Dieta internacional tributable 100%.

En la que se devenga una dieta internacional y no existe exención.
Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Se inicia (firma) o se finaliza (calzos + 30') una actividad en la que se toca territorio internacional dentro de Europa en el periodo de actividad y sin haber realizado ningún BLOCK OFF dentro del día.

2.4 D.I.M.C.: Dieta internacional mixta contacto (sin per.).

En la que se devenga una dieta internacional y el límite exento es el de dieta nacional de contacto.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Sin ser de pernocta al menos haya un salto internacional dentro de Europa en el periodo de actividad y se produzca al menos un Block Off en el día.

2.5 D.I.M.P.: Dieta internacional mixta pernocta.

En la que se devenga una dieta internacional y el límite exento es el de dieta nacional con pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Siendo de pernocta nacional se produzca al menos un salto internacional dentro de Europa en el periodo de actividad y al menos un BLOCK OFF dentro del día.

3. Larga distancia:

3.1 D.L.C.: Dieta larga contacto (sin pernocta).

En la que se devenga una dieta de larga distancia y el límite exento es el de dieta internacional de contacto.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Sin ser de pernocta el número de saltos internacionales dentro del día es mayor o igual al de nacionales realizando al menos un salto fuera de Europa y al menos un Block Off dentro de ese día.

3.2 D.L.P.: Dieta larga pernocta.

En la que se devenga una dieta de larga distancia y el límite exento es el de la dieta internacional con pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- En el día de que se trate, habiendo algún salto fuera de Europa, haya disponibilidad de hotel fuera del territorio nacional entre las 23:00 y las 07:00, considerando BLOCK ON más 60 minutos como entrada en el hotel.
- O se produzca una salida del hotel a cualquier hora con llegada a base operativa igual o posterior a las 05:00 (BLOCKS ON).

3.3 D.L.T.: Dieta larga tributable 100%.

En la que se devenga una dieta de larga distancia y no existe exención.
Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Se inicia (firma) o se finaliza (calzos + 30') una actividad en la que se toca territorio fuera de Europa en el periodo de actividad y sin haber realizado ningún Block Off dentro del día.

3.4 D.L.M.C.: Dieta larga mixta contacto (sin pernocta).

En la que se devenga una dieta de larga distancia y el límite exento es el de dieta nacional sin pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Sin ser de pernocta al menos haya un salto fuera de Europa en el periodo de actividad y se produzca al menos un BLOCK OFF en el día.

3.5 D.L.M.P.: Dieta larga mixta pernocta.

En la que se devenga una dieta de larga distancia y el límite exento es el de dieta nacional con pernocta.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

- Siendo de pernocta nacional se produzca al menos un salto fuera de Europa en el periodo de actividad y al menos un Block Off dentro del día.

Tabla precios dietas pactados

Tipo de dieta		P1		P2	
Código	Dieta	Bruto	Límite exento Hacienda	Bruto	Límite exento Hacienda
DNC	Nacional sin pernocta	71,63	36,06	66,61	36,06
DNP	Nacional con pernocta	61,15	53,34	61,15	53,34
DNT	(No exenta).	100,25	0,00	81,53	0,00
DIC	Internacional sin pernocta	129,91	66,11	120,98	66,11
DIP	Internacional con pernocta	111,27	91,35	111,27	91,35
DIT	(No exenta).	182,40	0,00	148,36	0,00
DIMC	Nacional sin pernocta	153,77	36,06	133,42	36,06
DIMP	Nacional con pernocta	140,89	53,34	126,70	53,34
DLC	Internacional sin pernocta	179,21	66,11	161,08	66,11
DLP	Internacional con pernocta	159,16	91,35	150,62	91,35
DLT	(No exenta).	231,69	0,00	188,45	0,00
DLMC	Nacional sin pernocta	203,07	36,06	173,52	36,06
DLMP	Nacional con pernocta	190,18	53,34	166,80	53,34
	Desayuno	18,53	0,00	15,07	0,00

ANEXO IV

Representación de los tripulantes técnicos

Desde la entrada en vigor del presente convenio, AEA reconoce como representantes de los Pilotos a 6 delegados sindicales de la Sección Sindical de SEPLA y 2 delegados sindicales de la Sección Sindical de UPPA, según el artículo 10.3 de la Ley Orgánica de 2 de agosto de 1985, 11/1985, de Libertad Sindical.

Sin que superen el número de los 6 miembros reconocidos a la Sección Sindical de SEPLA y dos de UPPA, uno (1) podrá ser cargo electo del Sindicato SEPLA y uno (1) podrá ser cargo electo del Sindicato UPPA.

En cualquier caso los delegados deberán ser trabajadores en activo de la Compañía.

Se acuerda que el colectivo profesional de los Tripulantes Técnicos Pilotos formará un colegio ajeno e independiente al de los Técnicos y administrativos y de especialistas y no cualificados de la Empresa, de acuerdo con lo determinado en esta materia en el artículo 71.1 del Estatuto de los Trabajadores.

Se acuerda que los Delegados Sindicales podrán disfrutar de 40 horas mensuales para su actividad de representación sindical. El sistema de adjudicación de esas horas será el siguiente:

Los Delegados Sindicales solicitarán a la Compañía los días de Garantía Sindical antes del día 10 del mes anterior.

Se incluirán en la programación los 5 días solicitados teniendo en cuenta que se programará como un servicio con hora de inicio y finalización, siendo estas las 10:00 y las 20:00 horas locales respectivamente. Esta franja horaria supone el uso de 8 horas de crédito sindical para las actividades sindicales. Asimismo, se programará el descanso reglamentario antes del inicio de la actividad sindical y el descanso de 10:30 después del período programado de Garantía Sindical.

Se considerará pérdida de un crédito sindical cuando, por circunstancias justificadas, se termine el anterior servicio de vuelo en un punto en que obligue a mover en más de dos horas el inicio de la Garantía Sindical o siempre que el descanso resultante sea inferior al mínimo de 10:30 horas.

La reprogramación de los días de Garantía Sindical perdidos, tal y como se ha definido en el párrafo anterior, se llevará a cabo en la siguiente petición de las Secciones Sindicales.

En cuanto a los Pilotos que forman parte de los distintos Comités de Centro se acuerda ceñirse a lo que marca la legislación vigente.

En cuanto a la compensación económica, los delegados sindicales percibirán la media del tercio superior de los Pilotos de su especialidad y flota, incluyéndose todos los conceptos variables menos el concepto de dietas.

Se facilitarán billetes con plaza reservada en vuelos de AEA para asuntos sindicales. Hasta que no se acuerde la fórmula, estos vuelos no computarán a ningún efecto. La sección sindical solicitará estos billetes al Departamento de Programación.

La Empresa remitirá, a partir de la fecha, copia informática del Daily Program a la dirección de correo electrónico de las Secciones Sindicales y que contendrá la misma información que para el resto de los destinatarios.

La empresa comunicará por escrito a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio todos los cambios de estatus profesional de acuerdo con el listado siguiente:

- Cambio de base administrativa (artículo 39).
- Cambio de base operativa (figura de movilidad geográfica aplicada). Artículo 40 y 40 bis) o cualquier otra figura que pueda establecerse en el futuro.
- Pase a situación de Excedencia voluntaria o forzosa (artículos 35 y 36), y ampliaciones.
 - Pase a suspensión de actividad (artículo 37),
 - Pase a Licencia no retribuida (artículo 34),
 - Pase a Reducción de jornada laboral,
 - Así como el retorno a plena actividad tras las cuatro situaciones anteriores.
 - Pase a Jubilación parcial anticipada (anexo XV)
 - Cambio de grupo laboral y/o especialidad.
 - Cambio de Flota.
 - Situación de pérdida de capacidad (artículo 30).
 - Nombramiento o asignación para cargos o tareas establecidas en el CC.
 - Cese de nombramiento o asignación de cargo o tarea establecida en el CC.
 - Nombramiento o asignación para cargos o tareas no incluidas en el ámbito del artículo 1º del CC y su repercusión en disponibilidad como piloto.
 - Cese de Nombramiento o asignación para cargos o tareas no incluidas en el ámbito del artículo 1º.
 - Altas y bajas como piloto en la empresa, sea cual sea su motivo.

ANEXO V

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.

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. Los pequeños descuidos en la realización del trabajo y en la conservación de las máquinas, herramientas y materiales.
5. La inobservancia a los Reglamentos y órdenes de servicio, así como la desobediencia a los mandos, en materia leve.
6. La falta de aseo y limpieza personal.
7. No atender al público con la diligencia y corrección debidas.
8. No comunicar a la Empresa los cambios de domicilio o los datos necesarios para la seguridad social.

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.

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, destrozar 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. La condena por delito de robo, 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 continuidad y habitual falta de aseo y limpieza de tal índole que produzca queja justificada de sus compañeros de trabajo.

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

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

11. 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.

12. Dedicarse a actividades que evidentemente impliquen competencia a la Empresa.

13. 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.

14. La blasfemia habitual.

15. La reiteración por una sola vez en faltas graves o la producida por tercera o más veces en faltas leves.

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

Sanciones:

Corresponde a las Empresas la facultad de imponer sanciones, de acuerdo con lo determinado en el Estatuto de los Trabajadores y en el presente Convenio.

De toda sanción, salvo la amonestación verbal, se dará traslado por escrito al interesado, quien deberá acusar recibo o firmar el enterado de la comunicación.

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:

1.^a Suspensión de empleo y sueldo de 16 días a 60 días.

2.^a Despido.

Las sanciones que en el orden laboral pueden imponerse se entienden sin perjuicio de pasar el tanto de cual a los Tribunales competentes cuando el hecho cometido pueda ser constitutivo de falta o delito.

Las faltas leves prescribirán a los diez días, las graves, a los veinte días y las muy graves, a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tuvo conocimiento de su comisión y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

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

ANEXO VI

Nóminas

En el listado de conceptos relativos a la nómina de los pilotos deberán aparecer, además de los puntos hasta ahora relacionados, la actividad extraordinaria diaria y las dietas que corresponden a cada día.

Asimismo quedará reflejado el tipo de perfil que se abona por cada vuelo: C para vuelo charter, R para regular, B para bloque y PE para perfil especial.

En el caso de las dietas se expresará si se trata de dietas nacionales, internacionales o en dólares.

Cualquier reclamación de cantidad sobre la nómina deberá formalizarse mediante correo electrónico (variablesvuelo@air-europa.com) en escrito razonado. Variables de vuelo acusará recibo de la reclamación en un plazo máximo de dos días laborables sin contar el de su recepción, por el mismo medio que la haya recibido. En un plazo máximo de 15 días Variables de Vuelo contestará en escrito razonado si procede, procede parcialmente o no procede, según su criterio, la reclamación de que se trate, utilizando para ello el mismo método por el que se cursó la citada reclamación, especificando los conceptos y las cantidades pertinentes. Las cantidades resultantes de las reclamaciones se harán efectivas en la siguiente nómina. Si en el plazo de 30 días incluida la fecha siguiente a la reclamación el piloto no hubiera recibido contestación, se entenderá como silencio positivo y que la empresa acepta la reclamación en todos sus términos, comprometiéndose a hacerla efectiva en la siguiente nómina.

ANEXO VII

Ratio de tripulaciones

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.), estableciéndose unos ratios mínimos de:

5,5 tripulaciones por avión para la flota de B-737.
6 para A330 y B787.

Que serán acordados anualmente con las S.S., si la experiencia demostrara que no son los adecuados. Únicamente a efectos de un expediente de regulación de empleo, se mantiene que el número mínimo de tripulaciones por avión será de 6 en las flotas de B-737, y de 8 en la flota de A330 y B787.

ANEXO VIII

Edición y publicación del texto refundido del IV Convenio colectivo

AEA se compromete a solicitar ante la Dirección General de Trabajo el registro y posterior publicación en el Boletín Oficial del Estado del presente IV convenio colectivo entre la empresa Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. y sus Tripulantes Técnicos de Vuelo.

ANEXO IX

Externalización de la producción

1. Cualquier avión de Air Europa o pintado de Air Europa o con logotipo de Air Europa o con código de Air Europa, será volado por pilotos de Air Europa, salvo lo establecido en el convenio colectivo de aplicación y en el presente acuerdo.

2. Cualquier decrecimiento de la producción de la División Aérea del Grupo Globalia, deberá empezar siempre por los medios externos a Air Europa incluidos los del Grupo Globalia.

3. No se utilizará ningún sistema de externalización de la producción dentro de la División Aérea del Grupo Globalia, con la excepción de los apoyos puntuales previstos en el convenio colectivo y los vuelos realizados por AEA Express regulados en el convenio y en los acuerdos de 20 de marzo de 2017.

4. Cualquier operación regional, de tercer nivel o de baja capacidad, con aviones turbohélices, con módulos de menos de 100 plazas en el certificado de tipo del fabricante, podrá ser externalizada. Cuando el número de unidades exceda de quince, se pactarán las

condiciones particulares de dicha operación entre Globalia y la representación social de los pilotos de Air Europa.

5. Air Europa renuncia expresamente a la externalización de la producción en la modalidad de franquicia, excepto lo pactado en el presente convenio colectivo.

6. Air Europa se reserva el derecho a utilizar los medios habituales de subcharter, alquileres de aviones, etc., que puntualmente son utilizados en el entorno de negocio en que ésta se desenvuelve. Semestralmente la Dirección de Air Europa facilitará a la representación legal de los trabajadores información sobre los apoyos puntuales previstos y/o realizados y las causas que los motivan.

7. El Grupo Globalia renuncia expresamente a cualquier tipo de segregación de la producción de la División Aérea del Grupo Globalia, en otra u otras compañías aéreas, que no sea la acordada en el presente Convenio Colectivo.

8. La modalidad de externalización de la producción, se regulará teniendo en cuenta las Limitaciones, Excepciones y Condiciones del convenio colectivo de aplicación en cada momento y los acuerdos de 20 de marzo de 2017.

9. A los efectos del presente Convenio Colectivo se entiende por División Aérea del Grupo Globalia como el conjunto de medios aéreos de producción del Grupo Globalia.

10. La modalidad de externalización de la producción, CODIGO COMPARTIDO, se regulará teniendo en cuenta las siguientes Limitaciones, Excepciones y Condiciones:

Limitaciones:

Sin perjuicio de las excepciones contenidas en el convenio colectivo, el número máximo de horas de vuelo, sin incluir las excepciones contempladas en este acuerdo que podrían ser operadas en código compartido con AEA por otras compañías con pilotos ajenos al escalafón de Air Europa, será el que resulte menor de los siguientes límites:

a) Los vuelos en código compartido operados por pilotos no pertenecientes al escalafón de AEA, sólo se darán sobre el incremento de horas que se pueda producir sobre la «producción actual», estableciéndose la cantidad de 104.000 horas de vuelo u horas block reales como referencia de «producción actual» de AEA a los efectos de este Acuerdo.

b) Los vuelos en código compartido operados por pilotos no pertenecientes al escalafón de AEA, no serán superiores al 10% de la «producción anual» de AEA, definiéndose como tal la suma de las horas de vuelo realizadas por los pilotos del escalafón de AEA más las horas de vuelo efectuadas en la modalidad de código compartido por pilotos que no pertenecen al citado escalafón, excluidas en este caso las correspondientes a las excepciones contempladas en este Acuerdo.

c) Los vuelos en código compartido operados por pilotos no pertenecientes al escalafón de AEA, no podrán superar el 50 % del incremento de horas de vuelo sobre las 104.000 horas fijadas como producción actual. No obstante lo anterior, en tanto que no se haya ofertado un puesto de trabajo a todos los pilotos incluidos en el acuerdo del ERE, según lo establecido en el Convenio Colectivo vigente, el porcentaje antes citado no podrá superar el 25%.

Excepciones:

Los siguientes vuelos incluidos en las presentes excepciones no serán considerados a los efectos de las Limitaciones establecidas en este documento ni sumados dentro de la producción anual:

- a) Los vuelos de cabotaje en código compartido dentro de otros estados.
- b) Los vuelos internacionales en código compartido que no tengan su origen o destino en un aeropuerto español.

- c) Operativa de Air Europa Express. Condiciones y limitaciones de la operación.
- La producción total de horas de vuelo realizadas por AEA EXPRESS no podrá superar nunca el 25 % de la producción anual (horas totales voladas en AEA). El límite máximo de aviones operados por AEA EXPRESS será 18.
 - Operará inicialmente los once Embraer 195 procedentes del AOC de AEA.
 - A la finalización del contrato de leasing o venta de los citados Embraers, éstos podrán ser sustituidos por otros modelos de avión de corto y medio alcance de un módulo no superior a 189 pasajeros y que deberán ser operados exclusivamente en rutas de corto y medio radio.
 - AEA Express no podrá operar aviones wide body ni realizar operaciones de largo radio (más de 5 horas y media de vuelo o cruce de tres o más husos horarios por trayecto).
 - El ratio de crecimiento de aviones de corto y medio radio entre AEA y AEA Express será de 1 AEA/2 AEX.
 - La entrada en servicio de nuevos aviones se producirá alternativamente en AEA y AEA Express, debiendo empezar por AEA, respetando siempre dicho ratio, a partir de que el número de aviones en AEA Express sea de 11 (se complete el traspaso de Embraers 195) y en AEA de 20 aviones de larga distancia A330 y B787 (además de los 20 aviones de corto y medio radio B737). El número de aviones en AEA no podrá ser inferior al mencionado mientras existan aviones no turbohélices operando para AEA Express. La posible sustitución de los aviones de AEA Express y de AEA por otros, no computará como un aumento de ratio, si el número total permanece invariable.
- Se admite que exista un desfase temporal máximo de un avión entre AEA Express y AEA, del número que debería haber según el ratio anteriormente definido, máximo durante seis meses y una unidad.
- d) Los vuelos en código compartido que se recogen en el acuerdo entre las partes de fecha 9 de mayo de 2017».
- e) Si AEA llegase a acuerdos comerciales con otras compañías que supongan un aumento de la producción anual de manera que los pilotos del Escalafón de AEA efectúen por lo menos un 50% de los vuelos, éstos no computarán a efectos de las limitaciones establecidas en el presente documento. Para el cómputo de este 50% se podrán considerar los distintos acuerdos que pudiesen existir de manera que, aunque en uno en particular no se alcance el citado porcentaje, en conjunto sí se efectúe por pilotos del escalafón de AEA el 50% de los vuelos computados en horas de vuelo. Las horas realizadas por los pilotos del escalafón de AEA sumarán para el cálculo de las horas de producción anual.
- f) Para facilitar que la red comercial de Air Europa venda billetes, lógicamente en porcentajes reducidos sobre la capacidad del avión que realiza la ruta o el que a través de esta modalidad de código compartido se pueda cooperar en el desarrollo de nuevas rutas que sirvan como alimentadoras a los vuelos de AEA, no contarán a efectos de los límites de este Acuerdo, ni como horas de producción anual, los vuelos no operados por pilotos del escalafón de AEA en código compartido, cuando:
- g.1) Se trate de vuelos de cabotaje nacional, en aviones de 80 o menos plazas máximas según la hoja de tipo del fabricante y el tanto por ciento de pasajes vendidos y/o comercializados por la red de AEA sea inferior al 25% del máximo de plazas máximas, según la hoja de tipo del fabricante, del avión que se emplea.
- g.2) Se trate de vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles y el tanto por ciento de pasajes vendidos y/o comercializados por la red de AEA sea inferior al 25 % del máximo de plazas según la hoja de tipo del fabricante para el avión de medio alcance que actualmente utiliza AEA, es decir B-737/800. Si en este tipo de vuelos se realizase alguna escala intermedia en territorio español se consideraría este trayecto como de cabotaje nacional, contemplado en el punto anterior g.1) a todos los efectos.
- En ambos casos la participación se computará semestralmente según las temporadas comerciales (noviembre-abril y mayo-octubre).

La información precisa para comprobar este punto será facilitada por la Empresa a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio. antes de 15 días después de finalizada la temporada y deberá ser comprobable, no siendo suficiente el mero aserto de los datos.

l) No obstante los casos previstos anteriormente, reconociendo ambas partes el interés en permitir mediante el presente acuerdo las operaciones en código compartido así como lo complejo y difícil de prever en cuanto a evoluciones futuras y posibles singularidades en este campo, al tiempo que existiendo acuerdo en que el crecimiento de los vuelos en esa modalidad en tanto fomenta las posibilidades de crecimiento en operación propia es de mutuo interés, ambas partes se comprometen a que los vuelos en código compartido no operados por los pilotos del escalafón de AEA no incluidos dentro de los exceptuados, y que pudieran exceder de las limitaciones establecidas en este Acuerdo, puedan realizarse si bien, en su caso, deberán contar indispensablemente con el acuerdo, previo a la realización del primer vuelo, de las S.S. Dicho acuerdo, en su caso, deberá ser reflejado en acta de la Comisión de Seguimiento del Convenio Colectivo convocada para tal efecto.

La Dirección de AEA deberá entregar a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio con la suficiente antelación la documentación sobre la propuesta de código compartido que deberá incluir entre otras informaciones; duración estimada del acuerdo, trayectos, número y horas de vuelo, cláusulas económicas del acuerdo, estimaciones de volúmenes de ventas con código AEA, etc., al objeto de que por parte de la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio pueda realizarse la oportuna evaluación de la propuesta.

j) En todo caso, en los vuelos operados por los pilotos pertenecientes al escalafón de Air Europa, la Empresa tendrá libertad absoluta, dentro de las normas legales vigentes, para acordar con otras compañías la instalación del código de éstas en dichos vuelos, en todos aquellos casos en que por cualesquiera razones, ello fuese considerado positivamente por la Dirección de AEA.

Condiciones:

1. La Dirección de AEA informará por escrito a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio de la firma de nuevos acuerdos de Código Compartido de las características de éstos y de forma específica de lo concerniente a duración, número de horas, frecuencias, cláusulas económicas, etc. que puedan incidir en la consideración de dichos vuelos a los efectos de este acuerdo.

2. La Dirección de AEA informará por escrito a la representación sindical de los Pilotos firmantes del convenio, en el plazo de 30 días desde la firma de este Acuerdo, de las características de los vuelos en Código Compartido excepcionados y de forma específica lo concerniente a duración, número de horas, frecuencias, cláusulas económicas, etc.

3. Finalmente y con objeto de mantener los derechos de los Tripulantes Técnicos que contempla el artículo 90 del vigente Convenio Colectivo, la Empresa se obliga a negociar expresamente con las otras compañías aéreas con las que se pudieran establecer en el futuro este tipo de acuerdos, el uso de billetes free sujetos a espacio para TTPS y beneficiarios en términos análogos a los contemplados en el Convenio Colectivo o a conseguir los mismos acuerdos para los pilotos de AEA que los existentes para los pilotos de la otra línea aérea.

Caso de no ser posible lo acordado en el párrafo anterior, AEA se compromete, previamente a la culminación del acuerdo de Código compartido en que se diesen esas circunstancias, a analizar con las S.S. las alternativas posibles y en su caso acordando eventuales compensaciones sobre la red operada por AEA en términos de billetes free sujetos a espacio sin que en ningún caso el total supere los 20 billetes al año.

Con esta misma filosofía, se revisarán los acuerdos ya operativos evaluándose entre las partes de forma global la forma de inscribir estos en el marco de lo antes especificado.

d) Todos los acuerdos de Código Compartido se efectuarán con compañías de vuelos regulares con concesión administrativa, propia, para volar esa ruta.

11. De conformidad con los Acuerdos firmados en fecha 20 de marzo de 2017 por la Dirección de Air Europa, Air Europa Express, Globalia, SEPLA, UPPA y las Secciones Sindicales de SEPLA y UPPA en la compañía Air Europa se regulan las condiciones por las que los Pilotos de Air Europa pueden pasar a Air Europa Express para soltarse de Comandantes en dicha compañía.

Los copilotos del escalafón de AEA tendrán preferencia por orden de antigüedad técnica al acceso a las plazas vacantes que se produzcan para la suelta de comandantes en AEA Express cada vez que haya una vacante de comandante, teniendo preferencia el solicitante de AEA sobre los pilotos de AEA Express o cualquier otro candidato. En la oferta de dichas vacantes deberá figurar necesariamente la base (centro de trabajo) y tablas salariales correspondientes al nivel de entrada especificado en el presente acuerdo. Inicialmente, las plazas de comandante serán ofertadas a partir de la fecha del trasvase del décimo avión al AOC de Aeronova (AEA Express) de tal manera que en la fecha de incorporación del 11 avión reactor a AEA Express, el número de comandantes en AEA Express provenientes de la plantilla de AEA sea de 20. En caso de que los solicitantes de AEA fueran inferiores a 20, el resto de plazas se cubrirán por solicitantes no pertenecientes al escalafón pilotos AEA.

A partir de la incorporación del 11 avión reactor a AEA Express, cada vez que haya una vacante de comandante en dicha compañía, se establecerá un ratio para la promoción de 4 pilotos de AEA por 1 de Air Europa Express.

Los copilotos de AEA que accedan a las referidas plazas de comandantes en AEA Express deberán solicitar la suspensión temporal del contrato de trabajo en AEA a través de una Excedencia Especial, con específicas y especiales garantías, la cual será concedida por AEA en las siguientes condiciones:

- Esta figura tendrá los mismos efectos jurídicos que la Excedencia Forzosa prevista en el artículo 46.1 del Estatuto de los Trabajadores.

- El piloto tendrá derecho a reserva de puesto de trabajo y mantendrá los mismos derechos que tendría de haber continuado prestando servicios en AEA (antigüedad administrativa, antigüedad técnica, progresión, etc.), de modo que a su regreso a AEA, volverá a la especialidad y flota que le hubiera correspondido de haber permanecido en AEA, debiendo superar los cursos correspondientes, en su caso.

- Se concederá por 3 años, que podrán ser prorrogados a instancia del tripulante técnico de vuelo, por años completos, previa comunicación a RR.HH. de AEA con dos meses de antelación al término de su Excedencia Especial. No obstante si durante el periodo de Excedencia Especial le correspondiera su suelta en la especialidad de comandante en AEA, podrá reincorporarse a Air Europa Líneas Aéreas S.A.U.

- Durante el periodo de Excedencia Especial mantendrá el mismo derecho a los billetes free que el resto de los pilotos de AEA.

- A la finalización de la Excedencia Especial tendrá derecho inexcusable e inmediato a su reincorporación a AEA. En caso de que AEA no lo reincorporase se aplicarán los efectos jurídicos del despido nulo.

- La Excedencia Especial finalizará y el piloto se reincorporará a AEA de manera inmediata, en caso de pérdida de licencia, en las condiciones previstas en el convenio colectivo que resulte de aplicación, que será el que esté en vigor en AEA o el último que lo hubiese estado, en su caso.

- En caso de que el piloto tuviera que dejar de prestar servicio en AEA Express por cese involuntario (despido colectivo, despido objetivo, despido disciplinario declarado improcedente o no superación del curso de comandante y/o habilitación tipo), el piloto tendrá derecho a reincorporarse a AEA el siguiente día de causar baja en AEA Express, con independencia del tiempo transcurrido desde que se le concedió la Excedencia Especial.

- El piloto en situación de Excedencia Especial volando en AEA Express lo hará en las condiciones laborales de dicha compañía durante el tiempo que dure dicha Excedencia.
- Los posibles gastos correspondientes a cursos de comandante y/o habilitación tipo que tuviera que realizar el piloto en AEA Express no serán imputados al piloto.
- AIR EUROPA EXPRESS para modificar las condiciones salariales y de base (centro de trabajo), de los pilotos de AIR EUROPA que hayan ido a soltarse a la misma, deberá preavisarlo con un plazo de 6 meses; el piloto podrá optar entre continuar entre AIR EUROPA EXPRESS con sus nuevas condiciones o volver a AIR EUROPA comunicando dicha decisión a ambas empresas, en un plazo de 15 días, reincorporándose a AEA a los 6 meses desde la fecha del preaviso.
- Los copilotos de AEA que se suelten como comandantes en AEA Express percibirán una indemnización compensatoria consistente en:
 - Durante la duración de la Excedencia Especial percibirán por parte de AEA una compensación económica consistente en 27.600€ anuales. Los Comandantes provenientes de AEA se incorporarán a AEA Express en el nivel 2 de pilotos 1 (actualmente 40.000€ fijos anuales brutos) o la retribución salarial fija que tuvieran en AEA si esta fuera superior, sumándose a estas cantidades fijas los conceptos variables que procedan de acuerdo con el sistema retributivo de AEA Express. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe. El primer pago se producirá en el momento de la suspensión de su relación laboral con AEA por Excedencia Especial y el resto cada doce meses contados a partir de esa fecha.
 - Una cantidad anual equivalente al importe resultante de multiplicar la media de las últimas 12 aportaciones al plan de pensiones por 12 mensualidades. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe.
 - Una cantidad equivalente al importe resultante de multiplicar la media de las últimas 12 mensualidades de la póliza que la Compañía mantiene suscrita frente al riesgo de pérdida de licencia a favor del piloto, por doce mensualidades. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe.
 - En el supuesto de que el piloto haya percibido un pago anual y finalice su relación laboral con AEA Express antes de que finalicen los 12 meses que justifiquen dicho abono, deberá devolver a AEA la parte prorrateada del mismo que resulte hasta alcanzar los 12 meses.

ANEXO X

Acuerdos sobre movilidad geográfica en vigor según artículo 40 bis

Destino temporal de carácter forzoso a MAD, por necesidades del servicio, del 100% de la plantilla de las flotas de A330 y B787 con base administrativa distinta de MAD, mientras que mantenga su especialidad y flota, en las condiciones siguientes:

1. Mantendrá su base administrativa, siendo MAD la base operativa.
2. AEA proporcionará billetes con plaza reservada en vuelos de AEA, desde su base administrativa a la base operativa (MAD) para cumplir con los servicios asignados, de manera que no se afecte a la operación. Igualmente proporcionará billetes con plaza reservada en vuelos de AEA para regresar a su base administrativa una vez finalizados sus servicios. En este segundo caso, si el tiempo previsto entre la hora programada de finalización del servicio (calzos) y la de salida programada del siguiente vuelo de UX a la base administrativa excediese de dos horas, y existiese en ese intervalo algún vuelo de otra compañía con la que existan acuerdos de descuento para tripulantes, se proporcionará el billete para este último, siempre que la diferencia entre la hora programada de salida de éste y del vuelo de UX no sea inferior a treinta minutos.

3. El TTP no será responsable de las posibles demoras producidas en su servicio por cualquier incidencia ajena a su responsabilidad, producida en los vuelos proporcionados por AEA.

4. Si el TTP decidiese utilizar un vuelo distinto del proporcionado por AEA, deberá gestionar personalmente el cambio, sin utilizar los medios habituales del Área de Programación y Reservas, tratándolo directamente con la Oficina de Ventas o el Centro de Atención Telefónica. En este caso, la responsabilidad de los posibles retrasos en la presentación al servicio será del tripulante, quedando sin efecto el punto anterior.

5. AEA proporcionará alojamiento, en el hotel habitual de MAD, el día anterior a los servicios de vuelo (de ser necesario) y para la realización de las imaginarias que se le programen. A los efectos de las imaginarias, el hotel se considerará como domicilio del tripulante en la base operativa.

6. El TTP no devengará dietas, ni ningún otro concepto retributivo, por los desplazamientos base administrativa – operativa o viceversa, anteriores o posteriores a un servicio, que tampoco contarán a ningún otro efecto.

7. Según lo contemplado en el C.C., los días francos en la base operativa no devengarán dieta.

8. Dadas las especiales condiciones de este acuerdo, queda sin efecto tanto el cobro de las dietas por destino establecidas en el Art. 72, como la compensación establecida en el Art. 73 del C.C. para el caso de que la Compañía decidiese alterar el tiempo del destino a MAD. Por la cancelación de este destino, el TTP percibirá la cantidad de 7.000 euros.

Corresponden ocho días libres en base administrativa para los tripulantes afectados por lo acordado en este Anexo X. Este Anexo será aplicable para todos los pilotos que operasen cualquier tipo o clase de avión que opere larga distancia por la Compañía en los casos que sea de aplicación. A estos efectos se entiende por larga distancia aquellos vuelos de duración superior a 6:30 horas o cruce de 3 ó más husos horarios y que sean operados por aeronaves cuya masa máxima al despegue sea superior a 100.000 kilos

ANEXO XI

Perfiles de vuelo

La Dirección de Operaciones de AEA distribuirá los perfiles de vuelo a todos los tripulantes, facilitando a estos el listado completo de forma anual y enviando con periodicidad mensual cuantas actualizaciones se produzcan.

Los perfiles que forman parte del acervo económico del piloto, según el Artículo 51, son los publicados en enero del año 2001 y aquellos perfiles de nueva implementación a partir de esa fecha y establecidos de acuerdo a las condiciones de este Convenio.

ANEXO XII

Reconocimiento a la representación sindical

Con objeto de dar mayor claridad al reconocimiento que por parte de AEA se hace de la representación de los TTP y para que pase a formar parte del presente Convenio Colectivo, se acuerda lo siguiente:

La entidad «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.» acepta y reconoce como interlocutores válidos del colectivo comprendido en su ámbito personal a la Sección Sindical del SEPLA y a la Sección Sindical de UPPA en «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.», siempre y cuando las mismas cuenten con representación en dicho colectivo, de conformidad con el art. 87 ET.

Ambas partes, con el objetivo de fijar y respetar el ámbito de actuación dimanante del Anexo IV del vigente IV Convenio Colectivo de Trabajo suscrito por ellas, han convenido formalizar el presente documento en orden a cumplimentar el mencionado objetivo, con sujeción a los siguientes:

ACUERDOS

Primero.

La entidad «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.», en cumplimiento de lo prevenido en el Anexo IV del IV Convenio Colectivo de Trabajo suscrito con la Sección Sindical del SEPLA y la Sección Sindical de UPPA, reconoce a éstas como interlocutoras válidas del colectivo de pilotos incluido en el ámbito personal del mismo, en tanto ostenten representación del mismo, en función de lo dispuesto en el párrafo segundo de dicho Anexo IV y de conformidad con el art. 87 ET.

Segundo.

Que, en orden a dicho reconocimiento, la entidad «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.», negociará con dichas representaciones sindicales los temas que afecten al citado colectivo de pilotos, aún en el supuesto caso de que afecten asimismo a otros colectivos, quedando bien entendido que la representación sindical del SEPLA y de UPPA, sólo negociará por sus representados, es decir, los pilotos.

Tercero.

Se adquiere asimismo el compromiso de que por la empresa, no se cederá, en convenio colectivo, ni de ninguna otra forma, a ningún comité intercentros funciones que pudieran alterar lo anteriormente pactado en este documento, es decir que la Sección Sindical del Sepla y la Sección Sindical de UPPA en tanto ostenten la representación mayoritaria del art. 87 ET, son las legitimadas para negociar con la empresa todos aquellos extremos que les afecten. En el supuesto de que por la empresa se incumpliese lo anterior, se indemnizará a cada piloto que preste sus servicios en AIR EUROPA, en el momento que se produjo tal cesión, con una cantidad equivalente a la fijada para despido improcedente en el documento firmado el 26 de noviembre de 1998.

Igualmente se percibirá la precitada indemnización si por la empresa se pactase con otras secciones sindicales o sindicatos, asuntos que afecten, con carácter exclusivo, al colectivo de pilotos, pues sus interlocutores válidos son la Sección Sindical de Sepla y la Sección Sindical de UPPA en AEA siempre que las mismas ostenten la representatividad de la mayoría de dicho colectivo, de conformidad con el art. 87 ET.

Cuarto.

En ningún caso se entenderá que existe incumplimiento imputable a «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.» si el mencionado reconocimiento de la representación de los pilotos en la misma es revocado, bien por el propio colectivo de pilotos, bien por acuerdo entre las partes firmantes de este documento o resolución judicial firme, si ésta establece que a la fecha de la firma de este Acuerdo la representación del colectivo de Tripulantes Técnicos pilotos no corresponde a las mencionadas Secciones Sindicales.

Quinto.

De no reunir la Sección Sindical de SEPLA y UPPA en AEA la representación del colectivo de tripulantes Técnicos de vuelo, AEA acepta como interlocutor y representante a las Secciones Sindicales del sindicato de pilotos que ostente dicha representación.

Sexto.

Las Secciones Sindicales de SEPLA y de UPPA podrán solicitar mensualmente, utilizando para ello la forma establecida en el C.C., días de garantía sindical hasta un máximo que no sobrepase la suma de los contemplados en dicho Convenio más los que correspondan a los miembros de los Comités por SEPLA y UPPA que no pertenezcan a su

vez a la Sección Sindical, pudiéndose acumular en los miembros de la S.S. que ésta designe, con la siguiente salvedad:

Si a resultas de las peticiones de crédito horario acumulados por la S.S. y los miembros de los Comités por SEPLA y UPPA se superase el límite total mensual establecido por la Ley y el C.C. conjuntamente, se notificará a la S.S. para proceder a reducir aquellos días de garantía sindical de la S.S. Los días a reducir serán los designados por la S.S. y su número el del exceso, dejándolos como mínimo en los establecido en C.C., para adecuarlos al límite de forma y manera que no se sobrepase el número total de días de crédito horario establecido.

ANEXO XIII

Procedimientos de utilización del FOQA

Introducción:

FOQA (Flight Operation Quality Assurance) es el nombre genérico que reciben los equipos y programas informáticos que permiten la lectura continua de los registradores de datos de vuelo en los aviones que tienen capacidad para ello.

Los programas FOQA han demostrado ser el avance más importante en materia de Seguridad de Vuelo en toda la historia de la Aviación, porque permiten «conocer» cuál es la realidad de la Operación de la Flota en que se aplica y esto facilita tomar medidas correctoras precisas a los riesgos detectados antes de que lleguen a producir un accidente.

Además de los beneficios en Seguridad, estos programas permiten optimizar la Operación y ahorrar costes.

Air Europa ha seleccionado el programa GRAF de SPIRENT (propiedad de TELEDYNE) y programas asociados, para utilizarlo en las flotas que los avances tecnológicos y que su configuración de equipos a bordo lo permitan, obligándose el responsable del FOQA, a notificar a la Representación de los Pilotos cualquier variación que se produzca en el futuro. El programa está basado en el sistema «QAR» (Quick Access Recorder).

Este mismo programa está siendo utilizado actualmente, por los principales operadores de toda Europa, Asia y Estados Unidos, y según lista suministrada por el fabricante que se adjunta a continuación, del cual no podemos responder: Revisar

Air Caledonie, Hainan Airways, Air China International, KLM Royal Dutch Airlines, Air Macau, Korean Air, Alitalia Express, Malev Hungarian Airlines, Asiana Airlines, Monarch Airlines, Braathens, MyTravel Airways(UK), Britannia Airways, MyTravel Airways A/S British Airways, Philippine Airlines, bmi (British Midland), Polar Air Cargo, Buzz, Royal Air Force (UK), Cathay Pacific Airways, Royal Australian Air Force, Cargolux Airlines International, SilkAir, China Airlines, Singapore Airlines, China Eastern Airlines, SN Brussels Airlines, China Southwest Airlines, SriLankan Airlines, China Xinhua, Swiss, Delta Air Lines, TACA International Airlines, El Al Israel Airlines, TAP Air Portugal, European Air Charter, USAF – United States Air Force, Far Eastern Air Transport, Virgin Atlantic Airways, Gulf Air y Widerøe Flyveselskap

Filosofía de uso en Air Europa:

La lectura sistemática de los registradores de datos de vuelo afecta a la intimidad de los pilotos en la realización de su trabajo de forma muy evidente; Por ello los programas FOQA solo deben funcionar de forma anónima y confidencial y con el consenso y apoyo de los pilotos.

Sólo deben utilizarse con el fin de mejorar la Seguridad y la Calidad de la Operación junto con el Mantenimiento del avión mediante un procedimiento de utilización pactado con la representación de los pilotos que impida usos indebidos.

Bajo ningún concepto se tomaran medidas disciplinarias contra un piloto, o que afecten a su reputación, como consecuencia de lo descubierto por estos programas.

La Compañía debe disponer de métodos adecuados para evaluar profesionalmente a los pilotos. Si el FOQA se utilizara para este fin sería, en la práctica, un examen continuo en el que sólo aparecerían las calificaciones negativas y no las positivas, lo que lo hace inaceptable.

Los datos que procesan estos programas, procedentes de los registradores de datos de vuelo, pueden estar sujetos a errores (datos corruptos) y en ocasiones son difíciles o imposibles de interpretar sin considerar otros factores que no pueden ser grabados por los DFDR.

El FOQA, por tanto, solo puede ser considerado como una herramienta más de análisis dentro de los procesos de Calidad y Seguridad de Vuelo de la Compañía.

Áreas de utilización:

El programa, aportará información útil para Seguridad de Vuelo, y podrá aportar información a Mantenimiento y Operaciones mediante opciones independientes.

Tanto Mantenimiento como Operaciones podrán recibir información referente a parámetros de motor, APU, excesos estructurales, tiempos de vuelo y consumos de combustible, si bien actualmente disponen de un sistema propio (EPM- Engine Performance Monitoring) que por el momento no hace necesario la utilización del programa.

Seguridad de Vuelo recibirá información de desviaciones sobre lo que se defina como operación normal y segura.

Personal implicado:

El «Máximo Responsable» del programa deberá pertenecer al escalafón de Tripulantes Técnicos de Vuelo de AEA, en la especialidad de Comandante, al ser fundamental el conocimiento de la Operación, su entorno y sus circunstancias, actuando con la autoridad que le corresponda, efectuando el análisis manual de los vuelos con incidencias y de esta forma salvaguardando la correcta utilización del programa. Éste, dispondrá de todos los privilegios que el programa concede al «ADMINISTRADOR» del sistema.

Adicionalmente se podrá contar en el Departamento con el siguiente personal:

Un «Analista FOQA», y Oficial de Seguridad de Vuelo que pertenecerá al escalafón de Tripulantes Técnicos Pilotos, quien realizará las lecturas y análisis manuales de los vuelos y será responsable del adecuado funcionamiento del programa. Tendrá los privilegios limitados a los análisis manuales y exclusivamente en pantalla, totalmente desidentificados evitando que pueda imprimir los resultados de los eventos, exceptuando los gráficos de resultados una vez depurados y podrá eliminar los eventos que considere erróneos, de forma que se garantice que no se vean perjudicados los resultados estadísticos.

Un miembro del departamento de Seguridad de Vuelo, que actuará como «Operador FOQA». Tendrá limitados los privilegios, de forma que le permita el análisis manual, pero limitando el acceso exclusivamente a pantalla y además con los datos visibles limitados al código del evento y fecha del procesamiento. Será el encargado del procesamiento inicial de la información que llegue al departamento y posterior traslado tanto al Máximo Responsable como al Analista FOQA.

Un Coordinador de la Dirección Técnica, que será el responsable del mantenimiento del sistema en los aviones y de enviar el soporte de registro y almacenamiento de datos (tarjeta PCMCIA, disco óptico o cualquier otro) al Departamento de Seguridad de Vuelo. En todo momento los datos estarán codificados y no se tendrá acceso a la lectura de los datos.

Un Informático/Ingeniero, quien será el encargado colaborar con el mantenimiento del sistema o prestar apoyo en la definición de eventos, en el caso de que el Responsable del programa así lo requiera.

Si fuera necesario un Inspector que desarrolle su actividad como tal en vuelo, este tendría que pertenecer al escalafón de Tripulantes Técnicos Pilotos y ser consensuado con la representación de los T.T.P.

Restricciones de uso:

Según JAR-OPS 1.160.

c) Utilización de grabaciones.

(1) Las grabaciones del registrador de voz de cabina de vuelo, no pueden ser utilizadas para fines distintos de la investigación de accidentes o incidentes que estén sujetos a notificación obligatoria, a menos que todos los miembros de la tripulación afectada hayan dado su consentimiento.

(2) Las grabaciones del registrador de datos de vuelo no pueden ser utilizadas para ningún fin distinto de la investigación de accidentes o incidentes sujetos a notificación obligatoria, excepto cuando las mencionadas grabaciones:

- (i) Se utilicen por el operador exclusivamente para fines de aeronavegabilidad o mantenimiento; o
- (ii) Se eliminen los datos de identificación, o
- (iii) Se divulguen con arreglo a procedimientos seguros.

Compromiso:

1.º Una vez implantado en Air Europa el programa FOQA (Flight Operations Quality Assurance) o cualquier otro programa basado en el análisis de datos obtenidos periódicamente del Registrador de Datos de Vuelo del avión para la realización de análisis operativos, de mantenimiento o de Seguridad en Vuelo, la Empresa se compromete con la ratificación de este documento a:

- a) No utilizar los datos obtenidos por medio de estos programas para la apertura de expedientes sancionadores o para la convocatoria de Comisiones Técnicas.
- b) Garantizar la confidencialidad de cualquier suceso detectado por este sistema

2.º Para cualquier otro tipo de información que se precise obtener del registrador de datos de vuelo o de cualquier otro sistema de toma de datos del avión sobre la operación de vuelo sólo será utilizada mediante expresa autorización de la Representación de los Pilotos, salvo en el caso de CVR's que solamente será utilizado en caso de accidente o incidente y a requerimiento de la Autoridad Aeronáutica correspondiente, previo conocimiento por parte de la Representación de los Pilotos.

Localización del equipo:

El único equipo existente se colocará en una zona de acceso restringido dentro del Departamento de Seguridad de Vuelo de AEA, en las instalaciones de Lluçmajor. Cualquier modificación de su ubicación deberá serle notificada por escrito a la representación sindical de los tripulantes Técnicos Pilotos.

Seguridad:

El ordenador tendrá clave de acceso de seguridad, limitándose esta, exclusivamente, a las personas con responsabilidad directa, anteriormente citadas en personal implicado.

Cada una de estas personas tendrá el acceso limitado a su área de trabajo mediante contraseñas adicionales.

El ordenador podrá estar conectado en red (Servidor de Lluçmajor de Air Europa) con seguridad garantizada, debiendo esta poder ser demostrada, cuando la capacidad de almacenamiento se vea comprometida en el propio ordenador.

Confidencialidad:

Los resultados de los análisis que se realicen no contendrán dato alguno que permita la identificación del vuelo.

El personal implicado en el programa FOQA no revelará ninguna información que permita la identificación del vuelo en el que se haya detectado un «evento FOQA». Dicha información sólo podrá ser conocida por el resto del personal implicado en el programa y tan solo, en el caso de que sea necesaria para el desarrollo de sus cometidos dentro del mismo.

Proceso de análisis:

Con cierta periodicidad se descargará de los aviones el disco óptico u otro sistema de registro y almacenamiento que contenga los datos y se introducirá uno vacío en su lugar. En principio se pretende que esto se haga semanalmente, aunque dependiendo de la disponibilidad de descarga por parte del departamento de mantenimiento y de la capacidad del soporte utilizado, este período entre descargas podría verse alargado.

El formato que contenga los datos se enviará al Área de Seguridad de Vuelo de forma segura.

El Operador FOQA lo procesará con el programa de análisis automático, cuyo fin es estadístico, es decir, los datos introducidos se suman a otros ya guardados actualizando los análisis programados.

Se podrán hacer copias de seguridad en CD-ROM o bien en el servidor de Lluçmajor, al objeto de restaurar los datos en caso de fallo del sistema. Estas copias son absolutamente ilegibles sin el software adecuado y por tanto seguras. Al guardarse los datos del vuelo en soporte físico, el programa permite procesarlos de nuevo, si existieran problemas con el ordenador o el sistema.

Los discos ópticos u otro sistema de registro que lo permita, se borrarán después para volver a ser utilizados a bordo de los aviones para posteriores descargas.

Cuando los análisis automáticos detecten un suceso considerado grave, el analista se lo comunicará al Máximo Responsable y en su ausencia al Analista FOQA, este realizará un análisis manual para conocer lo sucedido. Validando o descartando el evento.

Nota 1: El sistema detecta un suceso como grave cuando un parámetro tiene más valor que el definido como umbral, por ejemplo 340Kts de IAS o M.82. El análisis manual consiste en relacionar el resto de parámetros en el mismo instante de tiempo, por ejemplo altura, inclinación, pitch, G's, etc... lo que permite valorar más adecuadamente el hecho.

Nota 2: El sistema, no automáticamente, sino investigando en la base de datos central o con Programación de Vuelos, permitiría averiguar el autor del suceso; Sin embargo por las restricciones establecidas en este protocolo de procedimientos queda estrictamente prohibida tal utilización sin el consentimiento expreso por escrito de la representación sindical de pilotos.

Nota 3: En el European Safety Seminar 2000, de Flight Safety Foundation (FSF), se recomendó que se averigüe quien formaba la tripulación y se la entreviste para conocer perfectamente el suceso, (esto ya lo realiza en la actualidad Seguridad de Vuelo como norma en la investigación de cualquier incidente), aunque FSF, admite que esto sólo es posible y conveniente cuando el sistema está asentado y goza de toda la confianza. Este es un objetivo futuro de Seguridad de Vuelo, por si es posible enlazarlo con el programa PEAT (Factores humanos/procedimientos)

Los análisis manuales no se mostrarán con dato alguno que permita la identificación del vuelo, excepto para Máximo Responsable.

Cuando algún suceso detectado se considere que pueda ser instructivo para la Flota y haya sido completamente desidentificado se podrá utilizar en los cursos de refresco, para una mejora de los estándares de calidad y seguridad de la operación.

Con periodicidad semestral, como máximo, el Área de Seguridad de Vuelo (Unidad FOQA) emitirá informes a cada una de las Direcciones de la Compañía y Departamentos o Jefaturas interesadas, con copia a la representación sindical de los pilotos.

Análisis de accidentes e incidentes:

Aunque el programa, no está diseñado para el análisis de accidentes/incidentes, se utilizará hasta donde sea útil en la investigación de aquellos que nos sucedan, siempre dentro de las restricciones impuestas por JAR-OPS 1160 y lo aquí dispuesto.

Garantías:

Este protocolo de procedimientos aquí suscrito, para el uso del GRAF (FOQA), se incluirá como Anexo en el Convenio Colectivo de los Tripulantes Técnicos Pilotos, en su próxima revisión.

Auditorías:

Las verificaciones del sistema estarán sujetas a las auditorías que se programen desde la Dirección de Calidad y en estas se ofrecerá a la representación sindical de los Tripulantes Técnicos Pilotos su participación como observadores, pudiendo esta representación delegar su participación en un Tripulante técnico piloto debidamente cualificado, sindicado y colegiado.

ANEXO XIV

Protocolo de cambio de titularidad

La presente cláusula será de aplicación ante cualquier supuesto de compraventa por parte de una compañía aérea o de cualquier operación mercantil que suponga un cambio de titularidad en la sociedad Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. (en adelante AEA) y en la que la otra parte implicada sea una compañía aérea.

Siempre y cuando se produzca una integración de las plantillas de pilotos de ambas compañías aéreas, por así haberlo decidido la compañía aérea adquirente, y dada la complejidad que se presenta en los casos de cambio de titularidad y con objeto de garantizar el mantenimiento de la paz social y no perjudicar los derechos laborales de los pilotos en ninguna de las empresas implicadas en la operación, AEA se compromete a solicitar la creación de una Comisión Negociadora en la que participarán tanto la parte empresarial como la sindical de los pilotos de las empresas implicadas, para elaborar un modelo de integración de plantillas de pilotos y, en el caso de que en el ámbito de la Comisión no se alcanzase un acuerdo, se recurra a la fórmula de Laudo arbitral de derecho de obligado cumplimiento de acuerdo con la legalidad vigente.

De esta forma, y sin perjuicio de lo establecido en los art. 44 y/o 64 del Estatuto de los Trabajadores, las obligaciones que asume AEA, en el referido supuesto de integración de plantillas de pilotos, en esta materia son las siguientes:

1. Solicitar la creación de la Comisión de Negociación con las representaciones empresariales de las entidades implicadas en la operación mercantil y las representaciones sindicales de los pilotos de ambas compañías. Para el supuesto de que alguna o algunas de las partes sindicales implicadas no aceptaran su participación en la citada Comisión, esta quedaría constituida sin la participación de la parte sindical que se negara a integrarse en la misma.

2. El plazo para solicitar la creación de la Comisión de Negociación será de un mes a computar desde la fecha en que se hubiera formalizado la operación mercantil. La Comisión estará compuesta por un máximo de cuatro miembros de cada una de las partes que la compongan.

3. Una vez creada la Comisión de Negociación, tal como se establece en el punto 1, el plazo máximo para conseguir un acuerdo de integración de plantillas de pilotos será de seis meses a computar desde la fecha de su constitución, y de un mes para el supuesto de que no acudiese a esta Comisión la representación sindical de los pilotos del adquirente debidamente convocada. En el supuesto de que no se alcanzara un acuerdo, las partes se someterán a la fórmula de Laudo Arbitral de derecho, de obligado cumplimiento respetando

la legalidad vigente. A estos efectos, el árbitro sería nombrado por acuerdo mayoritario de las partes, entre personas de reconocido prestigio jurídico.

Este compromiso se entenderá cumplido por AEA, cuando ésta acredite fehacientemente a la representación sindical de los TTP de AEA que ha comunicado, por escrito, a la compañía aérea implicada en la operación mercantil la existencia del presente «protocolo de cambio de titularidad».

Para el eventual supuesto de que AEA no acreditara a la representación sindical de los TTP la comunicación indicada, AEA se compromete a abonar a cada Tripulante Técnico Piloto, en concepto de cláusula indemnizatoria, una cantidad igual a la establecida para despido improcedente en el presente convenio colectivo de AEA. Una vez acreditada la citada comunicación, AEA quedará totalmente liberada de esta cláusula indemnizatoria.

ANEXO XV

Jubilación parcial anticipada

Los trabajadores que cumplan con los requisitos exigidos por el sistema de la Seguridad Social, podrán solicitar acogerse a la situación de jubilación parcial en las condiciones reflejadas en el IV Convenio Colectivo, que tendrá un carácter voluntario e individual. En cualquier caso, la empresa viene obligada a aceptar dicha solicitud.

Adicionalmente, y teniendo en cuenta la especificidad del trabajo realizado por el colectivo al que le resulta de aplicación el presente convenio, que requiere de una continua actualización formativa y contar con las necesarias habilitaciones descritas en la legislación vigente, y la dificultad de poder mantener estas aptitudes y titulaciones anualmente caso de prestar servicios de forma intermitente con carácter anual, las partes acuerdan que el trabajador que así lo solicite, podrá acogerse a la posibilidad de que la totalidad del periodo de prestación de servicios se concentre en el periodo inicial de disfrute de la situación de jubilación parcial en las mismas condiciones, siempre que la normativa de aplicación lo permita, puesto que esta posibilidad es coherente con las finalidades que atienden a la política del mercado de empleo y con las necesidades financieras del sistema y que justifican este tipo de jubilación, máxime la especificidad del trabajo que desarrollan los pilotos y, por ello, las limitaciones que existen para que los mismos puedan acceder o reintegrarse al mercado laboral para ejercer dicha profesión.

En caso de que el jubilado parcial tuviese la especialidad de Comandante, se promocionará a un Segundo Piloto, por el orden y condiciones establecidos en el C.C., a la especialidad de Comandante por cada 100% de la suma de las reducciones de jornada de todos aquellos que estuviesen acogidos a la jubilación parcial.

En sustitución del TTP jubilado parcialmente, la empresa celebrará un contrato de relevo, o el que se establezca legalmente, sin que su jornada laboral sea inferior a media jornada laboral o a la reducción de jornada del jubilado, lo que resulte mayor.

La jornada laboral del piloto sujeto al contrato de relevo irá ligada a cualquier reducción de la jornada que en los años posteriores pudiera realizar el jubilado.

El contrato de relevo se realizará dentro del nivel 11 de Segundo Piloto y no se pasará al nivel siguiente en función del número de horas. Las condiciones requeridas para los cambios de nivel se ampliarán en el mismo porcentaje de reducción que faltase para el 100% de la jornada completa, hasta un máximo del 150% de las contempladas en el C.C. para un piloto a jornada completa. El piloto con contrato de relevo estará sujeto a todas las demás condiciones establecidas en el convenio colectivo.

Al finalizar el contrato de relevo, el piloto sujeto a dicho contrato de relevo pasará a la condición de fijo indefinido a tiempo completo si el ratio de tripulaciones estuviese por debajo del marcado en el convenio o adquiriría esa condición si en aquel momento no estuviese establecido ningún ratio; pasando en ese momento a estar sujeto a las condiciones generales de cambio de nivel contempladas en el C.C.

En cuanto al salario del jubilado parcial y del piloto sujeto al contrato de relevo se reducirá en igual proporción al de la reducción de la jornada laboral, bien entendido que se

establecerá un prorrateo igual al que se establece en los meses de vacaciones en los conceptos variables. Los seguros de pérdida de licencia o planes de jubilación se abonarán al 100%.

El piloto sujeto al contrato de relevo será contratado a tiempo completo con contrato fijo indefinido en caso de que se produzca una vacante durante el tiempo en el que esté sujeto al contrato de relevo; pasando en ese momento a estar sujeto a las condiciones generales contempladas en el C.C. para el cambio de nivel.

ANEXO XVI

Acuerdo de selección, ingreso y proyección profesional de los pilotos de AEA

Para valorar la formación Universitaria de carácter oficial según recoge el artículo 34.1 de la Ley Orgánica 6/2001 de Universidades en las ramas de: Humanidades, Ciencias Experimentales, Ciencias Sociales y Jurídicas, Enseñanzas Técnicas y Ciencias de la Salud y también, recogiendo expresamente en la normativa siguiente, las Titulaciones de Universidades extranjeras convalidadas u homologadas por la Subsecretaría General de Títulos, Convalidaciones y Homologaciones del Ministerio de Educación y Ciencia así como la Formación Militar de Grado Superior o Medio, otros títulos propios de Universidades y la formación Aeronáutica o Título de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas según los requisitos establecidos en el Decreto de 13 de mayo de 1955 que establecía los títulos aeronáuticos civiles y las Ordenes que lo desarrollan.

1. Pilotos de baja experiencia.

Los Tripulantes Técnicos Pilotos que a partir de ahora sean seleccionados y contratados como pilotos de baja experiencia, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1.0 Edad máxima: 40 años.

1.1 Condiciones mínimas académicas:

1.1.1 COU, BACHILLER o equivalente según la legislación en vigor.

1.1.2 Prueba de acceso a la Universidad o prueba equivalente según la legislación en vigor.

1.1.2.1 Título Universitario de Grado Medio, es decir Diplomatura (no asimilados) o Primer Ciclo completo de carrera de Primer y Segundo Ciclo, como mínimo.

1.1.3 Dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Para aspirantes de nacionalidad no española, con idioma oficial distinto al castellano, estar en posesión del «DELE nivel superior» del Instituto Cervantes o título de otra Institución nivel ALTE C2 (nivel 5). Si estos últimos han realizado los estudios especificados en 1.1.1. y 1.1.2. en idioma castellano, no será necesaria tal certificación.

1.1.4 Estar en posesión del «First Certificate» o «TOEFL 550» (score mínimo) o ALTE B2 (level 3) de otra Institución para demostrar conocimiento hablado y escrito del idioma inglés.

1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

1.2.1 Licencia JAR CPL (A) y certificado médico clase 1 en vigor.

1.2.2 ATPL (A) teórico aprobado.

1.2.3 MCC o equivalente. Esta condición será innecesaria caso de haber volado en avión certificado para una tripulación mínima de dos pilotos un mínimo de 500 horas.

1.2.4 La Habilitación de Tipo no será requisito para una convocatoria de ingreso de pilotos de baja experiencia y éstos tendrán en cualquier caso que superar el citado curso en AEA.

1.3 Condiciones mínimas de experiencia en vuelo:

1.3.1 1.000 horas de vuelo como piloto al mando o copiloto, factorizadas según los baremos siguientes:

1.3.1.1 Aviones de MTOM, según Hoja de características, superior a 140.000 kg.: 1,35.

1.3.1.2 Aviones de MTOM, según Hoja de características, superior a 35.000 Kg. e inferior a 139.999 kg.: 1,25.

1.3.1.3 Aviones de MTOM, según Hoja de características superior a 6.000 Kg. y hasta 34.999 kg.:

1.3.1.3.1. Aviones reactores: 1,15.

1.3.1.3.2. Aviones turbohélices o de pistón: 1,00.

1.3.1.4 Aviones de MTOM, según Hoja de características, inferior a los anteriores.

1.3.1.4.1 Las horas efectuadas en este tipo de aeronaves en las Fuerzas Armadas o en aeronaves de transporte público de pasajeros o carga: 0,90.

1.3.1.4.2 Las horas efectuadas en este tipo de aeronaves en trabajos aéreos: 0,80.

1.3.1.4.3 Las horas efectuadas en este tipo de aeronaves como alumno piloto o como piloto privado 0,60.

1.3.2 La experiencia mínima de vuelo aquí recogida se verá reducida, sólo a efectos de condición de ingreso, con las siguientes Bonificaciones por formación Universitaria o equivalente:

1.3.2.1 Bono de 575 horas: Titulaciones de Primer Ciclo o Diplomaturas, Ingeniero Técnico, Primer Ciclo completo de Titulaciones de 1º y 2º ciclo y Estudios Militares de Grado Medio.

1.3.2.2 Bono de 725 horas: Titulaciones de 1º y 2º Ciclo o de solo 2º Ciclo, Licenciaturas, Estudios Militares de Grado Superior, Gestión Aeronáutica completa en sus diversas denominaciones, Ingeniero Técnico Aeronáutico y Estudios de grado medio para la Escala de Oficiales del Cuerpo General Ejército del Aire.

1.3.2.3 Bono de 775 horas: Ingeniero Aeronáutico.

1.3.2.4 Bono de 850 horas: Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión expedido según el R. Decreto de 13 de mayo de 1955 y Estudios Militares de la Escala Superior de Oficiales del Cuerpo General del Ejército del Aire.

1.3.3 Los cursos completos de las titulaciones reconocidas en este tendrán una bonificación de:

- 200 horas por el primer curso completo.
- 350 horas por el segundo curso completo.
- 500 horas por el tercer curso completo.
- 575 horas por el cuarto curso completo.

1.3.4 Cuota Social: Es política de la Empresa y de la Representación social, la promoción profesional interna de sus trabajadores, así como el crear una cultura de aprecio e interés por nuestra Compañía, también lo es premiar y lograr que las familias de los trabajadores se sientan integradas en un proyecto común. Igualmente, la Compañía Air Europa es consecuente y consciente del deber que la sociedad en su conjunto tiene con ciertos colectivos, por lo que se aplicarán las siguientes bonificaciones a restar de la experiencia mínima de vuelo recogida en el punto 1.3.1, sólo a efectos de condición de ingreso:

Familiares en primer grado de Víctimas del terrorismo según la Real Orden de Reconocimiento Civil a las víctimas del terrorismo, de acuerdo con la Ley 2/2003, de 12 de marzo.

- Hasta 31 de diciembre de 2005: 700 horas.
- Hasta 31 de diciembre de 2006: 600 horas.
- Hasta 31 de diciembre de 2007: 500 horas.
- Hasta 31 de diciembre de 2008: 400 horas.
- Hasta 31 de diciembre de 2009: 300 horas.
- A partir de 1 de enero de 2010: 200 horas.

1.3.5 Las bonificaciones del punto 1.3.2. no son acumulables entre sí. Las bonificaciones del apartado 1.3.4. no son acumulables entre sí. Las bonificaciones de los apartados 1.3.2. y 1.3.4. sí son acumulables.

1.4 Todos los Pilotos de baja experiencia que sean contratados a partir del día de la fecha, lo serán de la forma siguiente, en función su experiencia previa medida en horas de vuelo según lo establecido en el punto 1.3.1. del presente acuerdo; esta forma de contratación compensa los 2.404,05 € establecidos en el Art. 24 del C.C., cuyo abono no será de aplicación.

1.4.1 Ingresarán en AEA en la flota de menor radio, según lo establecido en el punto 3 del presente acuerdo.

1.4.2 Como fijos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel undécimo.

1.5 En el caso que los Pilotos concernidos por el punto 1 de este Acuerdo dejen la compañía AEA por petición propia o despido procedente antes de dos años efectivos desde su contratación, se verán obligados a abonar a AEA el costo del curso de habilitación tipo, que se establece en una cuantía de 18.000 €.

1.6 Se repercutirán las subidas salariales en los importes del punto 1.5 anterior.

2. Pilotos de alta experiencia:

2.1 Selección de Pilotos de Alta Experiencia con Habilitación Tipo y Experiencia Reciente en aviones de medio radio en servicio en AEA.

Los Pilotos que a partir de ahora sean contratados como Pilotos de Alta Experiencia con Habilitación Tipo y experiencia reciente en aviones de medio radio en servicio en AEA, actualmente B 737, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

2.1.1 Condiciones mínimas académicas:

2.1.1.1 COU, bachiller o equivalente según la legislación en vigor. Los pilotos con ATPL(A) expedido con fecha posterior a 31 de diciembre de 2010, deberán poseer Título Universitario de Grado Medio, es decir Diplomatura (no asimilados) o Primer Ciclo completo de carrera de Primer y Segundo Ciclo, como mínimo.

2.1.1.2 Dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Para aspirantes de nacionalidad no española con idioma oficial distinto al castellano estar en posesión del «DELE nivel superior» del Instituto Cervantes o título de otra Institución nivel ALTE C2 (nivel 5). Si estos últimos han realizado los estudios especificados en 2.1.1.1. en idioma castellano, no será necesaria tal certificación.

2.1.1.3 Conocimiento hablado y escrito del idioma inglés.

2.1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.1.2.1 Licencia JAR CPL (A) y certificado médico clase 1 en vigor.

2.1.2.2 ATPL (A) teórico aprobado.

2.1.2.3 Habilitación de Tipo en vigor de uno de los aviones de la flota de medio radio que esté operando en AEA, según lo establecido en el punto 3 del presente Acuerdo.

2.1.2.4 Experiencia mínima total de 2.250 hrs. como piloto al mando o copiloto de avión, de las cuales 750 horas en el Tipo de avión de que se trate. Estas horas serán sin baremar.

2.1.2.5 Experiencia reciente en el Tipo, según está definida en la JAR-OPS subparte N, para la revalidación de la Habilitación de Tipo.

2.2 Selección de Pilotos de Alta Experiencia sin Habilitación de Tipo en vigor o experiencia reciente en aviones de la Flota de medio radio de AEA.

Los Pilotos que a partir de ahora sean contratados como Pilotos de Alta Experiencia sin Habilitación de Tipo en vigor o con Habilitación de Tipo en vigor pero sin experiencia reciente en aviones de medio radio en servicio en AEA, actualmente B 737, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

2.2.1 Condiciones mínimas académicas:

2.2.1.1 COU, Bachiller o equivalente según la legislación en vigor. Los pilotos con ATPL(A) expedido con fecha posterior a 31 de diciembre de 2010, deberán poseer Título Universitario de Grado Medio, es decir Diplomatura (no asimilados) o Primer Ciclo completo de carrera de Primer y Segundo Ciclo, como mínimo.

2.2.1.2 Dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Para aspirantes de nacionalidad no española con idioma oficial distinto al castellano estar en posesión del «DELE nivel superior» del Instituto Cervantes o título de otra Institución nivel ALTE C2 (nivel 5). Si estos últimos han realizado los estudios especificados en 2.2.1.1. en idioma castellano, no será necesaria tal certificación.

2.2.1.3 Conocimiento hablado y escrito del idioma inglés.

2.2.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.2.2.1 Licencia JAR CPL (A) y certificado médico clase 1 en vigor.

2.2.2.2 ATPL (A) teórico aprobado.

2.2.2.3 Experiencia mínima total de 2.250 hrs. como piloto al mando o copiloto, de las cuales 1.500 de avión de transporte público de pasajeros y/o carga de 35.000 kgs de MTOM o superior. Estas horas serán sin baremar.

2.3 Todos los Pilotos de alta experiencia que sean contratados a partir del día de la fecha según los puntos 2.1. y 2.2. del presente acuerdo, lo serán, antes de realizar ninguna función ni curso, como fijos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel 10 y asignados a la flota de medio radio en el tipo de que se trate.

2.4 En el caso que los Pilotos concernidos por el punto 2.2 de este Acuerdo dejen la compañía AEA por petición propia o despido procedente antes de dos años efectivos desde su contratación y si hubiesen realizado el curso de habilitación de tipo por cuenta de Air Europa, se verán obligados a abonar a AEA el costo del curso correspondiente, que en el caso de habilitación tipo completo se establece en una cuantía de 18.000 €. Esta cantidad será objeto de deducción a razón de 1.500 € por mes hasta alcanzar el importe correspondiente.

2.5 Se repercutirán las subidas salariales en los importes del punto 2.4 anterior.

3. Progresión de segundos pilotos.

Para asegurar el efectivo derecho a la progresión de los segundos pilotos, a partir de esta fecha y cuando sea necesaria dicha progresión, se acuerda que, a los únicos efectos de progresión y asignación a flota de segundos pilotos, puedan existir tres flotas: corto, medio y largo radio.

A estos efectos de incorporación y progresión de segundos pilotos, todo nuevo tipo de avión que se incorpore en el futuro a la Compañía se encuadrará, previo acuerdo con la Representación Sindical de los pilotos, en una de estas tres flotas, según el tipo de operación al que sea destinado.

Actualmente se encuadra el B787 y A330 en la flota de largo radio y en la de medio el B737.

Los derechos de progresión de los segundos pilotos se entienden por el orden de flotas aquí establecido y no a un avión determinado dentro de su misma flota y se regirán por los siguientes puntos:

3.1 Las ofertas de progresión, así como su aceptación o renuncia, serán por escrito. La empresa enviará copia de todos los escritos a la representación sindical de los pilotos en un plazo de 15 días.

3.2 Para tener derecho de progresión deberá haber transcurrido un mínimo de 24 meses desde la fecha de inicio del último curso completo de Habilitación de Tipo por cuenta de la empresa o desde la fecha de ingreso y estar en flota menor a la del tipo de avión ofertado.

3.3 Todo segundo piloto que progrese voluntariamente renunciará a la promoción durante un periodo de 24 meses desde la fecha de inicio del curso completo de Habilitación de Tipo, transcurrido el cual, si hubiese nuevas promociones le será ofertada en el lugar que le corresponda, una vez superado su periodo de renuncia.

Si durante este tiempo disminuyera el número de unidades del tipo de avión al que hubiera progresado regresará, por orden inverso de adscripción, a su flota de origen, recuperando automáticamente y con efectos inmediatos su derecho a promocionar en la siguiente ocasión en la que se den promociones.

3.4 Aunque se establece el derecho de progresión a una determinada flota, la citada progresión será ofertada a un tipo determinado de avión por orden de antigüedad técnica entre los que cumplan los requisitos y la renuncia no implicará pérdida de derechos a una futura nueva progresión, que le deberá ser ofrecida de nuevo en caso de que cumpla los requisitos aquí establecidos.

3.5 En caso de que, ofrecida la progresión, no hubiera voluntarios que cumplan los requisitos, incluido el de pertenecer a flota distinta, la empresa podrá aplicar el Art. 32 del C.C.

3.5.1 En el caso de que no hubiera voluntarios que cumplan los requisitos y si no hubiera que incorporar nuevos pilotos, la progresión:

3.5.1.1 Primero, se ofertará voluntaria por antigüedad técnica entre los segundos pilotos de la misma flota del avión de destino.

3.5.1.2 Segundo, será forzosa por orden inverso a la antigüedad técnica de entre todos los segundos pilotos asignados a un avión de tipo distinto al de destino. Aquellos segundos pilotos progresados con carácter forzoso no perderán su derecho a la promoción.

3.6 Para hacer efectivo el derecho de progresión, según está aquí especificado, todo segundo piloto de nueva incorporación lo será en la flota de menor radio, excepto en los casos contemplados en los puntos anteriores.

4. Comisión Paritaria para la elaboración de un programa de formación.

La Comisión formada al amparo del punto 1.1 del A.I.S. continuará sus trabajos al objeto de proponer un plan de formación interno de los Pilotos de AEA y elaborar un Anexo de Títulos reconocidos a efectos de bonificación de experiencia de vuelo.

5. Orden de ingreso.

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

6. Necesidades puntuales.

Para cubrir necesidades puntuales de AEA, siempre que se acuerde por escrito y con anticipación con las Representaciones Sindicales del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, se podrá contratar pilotos por duración determinada.