

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

16667 *Resolución de 30 de septiembre de 2021, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica la modificación del IV Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU, y los tripulantes técnicos de vuelo.*

Visto el texto del acuerdo de modificación del IV Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. y los tripulantes técnicos de vuelo (Código de convenio: 90009430011995), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de octubre de 2017, acuerdo que fue suscrito, con fecha 5 de diciembre de 2019, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por las secciones sindicales de SEPLA y de UPPA, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre (BOE de 24 de octubre), y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad,

Esta Dirección General de Empleo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción del citado acuerdo de modificación en el correspondiente Registro de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad, 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, 30 de septiembre de 2021.–La Directora General de Trabajo, Verónica Martínez Barbero.

ACTA DE ACUERDO DE LA COMISIÓN NEGOCIADORA DEL IV CONVENIO COLECTIVO DE AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS Y LOS TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO

En Madrid, a las 11.30 horas del día 5 de diciembre de 2019 se reúnen los asistentes que se detallan a continuación:

Por Air Europa Líneas Aéreas S.A.U: Don Francisco Javier Hidalgo Gutiérrez, en calidad de Consejero Delegado y de conformidad con las facultades conferidas por el Consejo, don Richard Anthony Clark Hall; don Carles Frigola Barrios, don Andrés Bello Navarro, don Enrique Bouza Castro y doña Cristina Gutiérrez-Solar Calvo.

Por la Sección Sindical de SEPLA en Air Europa Líneas Aéreas S.A.U: Don Juan Carrasco García De Diego, don César Borrego Jiménez, don Javier Moral Saiz, don Daniel Ordóñez Rodríguez, don José María Roncero Blázquez asistidos de don Óscar Orgeira Rodríguez.

Por la Sección Sindical de UPPA en Air Europa Líneas Aéreas S.A.U: Don Gustavo Olea Arranz, y don Juan Núñez Martín, asistidos de don Roberto Domingo Gómez

En el lugar y fecha indicados se reúnen, en sesión extraordinaria, las partes referidas en los expositivos anteriores, constituyendo adicionalmente y a los efectos legales

oportunos, la Comisión Negociadora del IV Convenio Colectivo de conformidad con las proporciones fijadas en el Acta de Constitución de la Mesa Negociadora del IV Convenio Colectivo, de conformidad con el artículo 88 del Estatuto de los Trabajadores, y por unanimidad, manifiestan:

- Que tanto la empresa como las Secciones Sindicales de SEPLA y UPPA, han ratificado el preacuerdo suscrito entre las partes en fecha 31 de julio de 2019.
- Que en este acto queda ratificado por la Dirección de la Compañía y por Consejo de Administración.
- Que, como consecuencia de lo anterior, el texto adquiere la naturaleza de acuerdo vinculante, adjuntando el mismo a la presente acta.
- Atendido lo anterior, el contenido del acuerdo deberá integrarse en el texto del IV Convenio Colectivo de Air Europa Líneas Aéreas SAU y los tripulantes técnicos de vuelo y, seguidamente, deberá publicarse en el BOE para que su contenido pueda obtener la naturaleza de Convenio Colectivo estatutario. Sin perjuicio de su publicación en el BOE, el contenido del acuerdo, ya incluido en el Convenio, será vigente y resultará de aplicación a todos los efectos, siempre según lo dispuesto en el texto, a partir de la presente ratificación.

De conformidad con lo expuesto en los apartados anteriores, y una vez ratificado el acuerdo, las partes se emplazan para unificar el contenido del mismo con el texto del IV Convenio Colectivo, a fin y efecto de levantar acta e iniciar, a la mayor brevedad posible, los trámites oportunos de comunicación de registro, depósito y publicación en el BOE.

A tal efecto se faculta a don Carles Frigola Barrios, para que lleve a cabo todos los trámites incluyendo expresamente la subsanación de cualquier cuestión que sea requerida por la autoridad laboral mediando expreso y previo acuerdo de las partes.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, suscriben la presente acta a las 11.30 horas, en el lugar y fecha al principio indicados.–Air Europa Líneas Aéreas SAU.–Sección Sindical SEPLA.–Sección Sindical UPPA.

ANEXO

Texto modificado:

«Artículo 3. *Ámbito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tiene una 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.

La vigencia del Preacuerdo de 31 de julio de 2019, se establece a partir del día 5 de diciembre de 2019, en que las partes ratificaron y convalidaron mediante acta de acuerdo y cuyo contenido ha sido incorporado al presente convenio.

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.

Denunciado el Convenio Colectivo, y/o finalizado el periodo de vigencia restante o el de cualquiera de sus prórrogas, permanecerá vigente la totalidad del mismo hasta tanto no se produzca la entrada en vigor del nuevo convenio que haya de sustituir al actual en vigor.»

Texto modificado:

«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.

La Dirección de Operaciones se responsabiliza de facilitar en formato digital a los tripulantes técnicos pilotos el acceso a todos los documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, 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. Cuando no sea posible, los documentos se facilitarán en formato papel.

La Compañía asignará a cada piloto una dirección de correo electrónico y un IPAD para dar cumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior. La compañía se compromete a cumplir lo establecido en el Protocolo de Digitalización y a no hacer uso de la información que cada tripulante almacene en su IPAD; incluyendo localización, acceso a cámara, micrófono y cualquier otro medio que interfiera en la privacidad del tripulante.

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

Texto modificado:

«Artículo 21. *Escalafón profesional.*

Los Pilotos estarán ordenados bajo el epígrafe único de «Pilotos».

Dicho orden estará basado en el escalafón pactado entre las partes, ordenado de la siguiente forma: grupo laboral, antigüedad en el grupo laboral, antigüedad administrativa y fecha de nacimiento.

El escalafón contendrá:

1. El número de orden de escalafón.
2. Nombre.
3. Grupo laboral.
4. Especialidad.
5. Antigüedad en el grupo laboral, antes antigüedad técnica.
6. Antigüedad administrativa.
7. Fecha de nacimiento.
8. Nivel.
9. Fecha de nivel.
10. Chequeo.
11. Flota.
12. Base administrativa.
13. Base operativa.

El número de orden de este Escalafón Profesional será el que determine las progresiones, promociones, regresiones y sustituirá al concepto de "Antigüedad" dentro del convenio colectivo.

El orden del escalafón del tripulante técnico permanecerá inalterable toda su vida laboral en la compañía, salvo las excepciones según lo dispuesto en el presente convenio colectivo (Excedencias voluntarias, pérdida de capacidad, etc.).

El ingreso de cualquier Piloto en la Compañía se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón y en el nivel que le corresponda, conforme a lo establecido en el presente convenio. A igualdad de la fecha de entrada, se ordenará por antigüedad administrativa y fecha de nacimiento.

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 periodo de 30 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.

A partir del escalafón pactado entre las partes, se situará a aquellos que desempeñaron trabajos distintos del de piloto donde les hubiera correspondido de no haber tenido dicho desempeño.»

Texto modificado:

«Artículo 40. *Base operativa.*

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

Cambio voluntario de base operativa en territorio nacional temporal.

La Dirección de Operaciones publicará con antelación a la temporada de invierno (noviembre-abril) o verano (mayo-octubre) las bases donde podría haber un exceso de producción en las que se pudieran ofertar bases operativas sin que ello suponga en ningún caso un compromiso por parte de AEA. Asimismo, una vez finalizado el plazo de petición, enviará la lista de peticionarios a la representación sindical del colectivo, previamente a la concesión y/o renovación de las plazas ofertadas.

El TTP podrá solicitar cambio de base operativa por un período mínimo de un mes (mes natural) y máximo de 6 meses, renovable hasta un máximo de 12 meses previo acuerdo con la representación sindical.

El TTP deberá solicitar a su jefe de flota la base operativa solicitada y el tiempo de permanencia en la nueva base operativa.

La concesión del cambio de base será discrecional por parte de AEA y se asignarán por bases, puntos y escalafón dentro de cada especialidad y flota.

Se confeccionará un listado de puntos para el cambio voluntario de base a razón de 1 punto por mes. Dicho listado será publicado con antelación a la temporada correspondiente (invierno o verano)

Los gastos de hotel y traslados hacia/desde el aeropuerto durante los tres primeros días, si el tripulante lo requiere, correrán por cuenta de AEA, en el establecimiento habitual del resto de los pilotos en la localidad.

En el caso de imprevistos por causas operativas en una base en concreto, la Dirección de Operaciones previa coordinación con los representantes sindicales, podrá proponer alguna fórmula que ayude a disminuir los plazos de asignación de la base operativa.

AEA podrá suprimir la concesión de la base operativa por disminución de la operación en la nueva base, informando al tripulante 30 días antes de su vuelta a base. La vuelta a su base administrativa se realizará al finalizar el mes natural.

El TTP podrá cancelar de forma unilateral su base operativa, previo aviso mínimo de 30 días. La vuelta a su base administrativa se realizará al finalizar el mes natural.

Las vacaciones concedidas se disfrutarán en la nueva base operativa.

La Dirección de operaciones informará a la representación sindical de los Pilotos todos los cambios voluntarios de base operativa realizados, indicando la base y el periodo solicitado, pasando a formar parte de la documentación incluida en el Anexo IV del CC.

Cambio voluntario de base operativa en territorio nacional permanente.

La compañía podrá publicar bases operativas permanentes para los TTP de las flotas de corto y medio radio. Estas bases serán de carácter voluntario y se asignarán por bases y escalafón dentro de cada especialidad y flota.

Cuando un tripulante progrese a la flota de largo radio o promocione a primer piloto volverá a la base de origen, anterior al cambio de base voluntario, que tenía a la firma de este acuerdo.»

Texto modificado:

«Artículo 60. *Reserva.*

Período de tiempo durante el cual un Tripulante Técnico Piloto permanece a disposición del operador para que le asigne un período de actividad de vuelo, posicionamiento u otra actividad durante el periodo de esa reserva, previo aviso con al menos 10 horas de antelación.

La duración de un periodo de reserva individual no será superior a 24 horas.

Con la finalidad de proteger la oportunidad para el descanso, y de acuerdo a lo establecido por Reglamento (UE) n.º 83/2014, durante el servicio de reserva la compañía no contactará con el tripulante entre las 00:30 Y 08:30 horas locales del lugar en donde se realiza la reserva

Antes y después de una reserva se programará el tiempo mínimo de descanso establecido en la normativa, excepto entre servicios consecutivos de reserva.

El servicio asignado dentro de un periodo de reserva tiene su inicio cuando el tripulante se presenta para realizarlo y deberá ser notificado con al menos 10 horas de antelación.

Cuando a un Tripulante Técnico Piloto en situación de reserva 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.

No podrán programarse más de 2 periodos consecutivos de reserva. En caso de programar dos reservas consecutivas no se podrá contactar al TTP durante la primera reserva para asignar un servicio en la segunda reserva.

No se podrán programar más de 4 periodos de reserva en base operativa durante el mes natural

Como excepción al anterior límite, en las series de servicios de largo radio se podrán programar sucesivas reservas fuera de base, cumpliendo en todo caso con los periodos de descanso establecidos en la legislación. En su defecto, se aplicarán los del presente Convenio.

La notificación oficial se realizará por teléfono. Para pernoctas fuera de su base operativa, se enviará la notificación al hotel durante la primera hora de la reserva, por escrito e incluyendo la hora del aviso y el servicio asignado, que la distribuirá a los tripulantes. Adicionalmente, la compañía podrá utilizar otros medios para informar del nuevo servicio asignado (Email, WSP, SMS), sin que esto suponga comunicación oficial.

A efectos económicos, el periodo de reserva devengará, fuera de mínimos, 1,5 horas de vuelo en el nivel correspondiente. Si durante la reserva se realizara un vuelo inferior a 1,5 horas de perfil, se devengará 1,5 horas. Asimismo, y a efectos económicos, devengará dentro de mínimos seis horas de actividad.»

Texto modificado:

«Artículo 62. *Días libres.*

1.º Los pilotos disfrutarán de ciento veinticuatro días libres al año.

Un número mínimo de días libres (LI) inamovibles al mes de acuerdo con el siguiente:

- 10 días mínimos de noviembre a abril.
- 9 días mínimos de mayo a octubre.

Cuatro de los días libres (LI) deben ser agrupados al menos de dos en dos

Los pilotos podrán solicitar cinco libres, 4 de los cuales podrán ser consecutivos.

El resto de los 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. Si este preaviso no existe, será necesario el consentimiento del Piloto para autorizar el cambio.

Este cambio será compensado añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre cambiado, código LD. El periodo de vacaciones al que se añadirá será a elección del piloto mientras existan varios periodos de vacaciones pendientes de disfrutar. Si ya no hubiera periodos de vacaciones para disfrutar en el ejercicio, el tripulante podrá solicitar que le sean programados antes de la finalización del ejercicio en días a su elección, estableciéndose un periodo de embargo del 23 al 31 de diciembre. En casos excepcionales si no fuese posible debido a la programación de vuelos, se añadirán los LD correspondientes a las vacaciones del ejercicio siguiente.

2.º Cuando por retrasos operativos debidos a ATC, meteorología y/o AOG se pierda un día libre, código LI/LN, siguiente al servicio; será compensado añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido, código LD y se compensará de conformidad a lo dispuesto en el apartado 15 del presente artículo. El periodo de vacaciones al que se añadirá será a elección del piloto mientras existan varios periodos de vacaciones pendientes de disfrutar. Si ya no hubiera periodos de vacaciones para disfrutar en el ejercicio, el tripulante podrá solicitar que le sean programados antes de la finalización del ejercicio en días a su elección, estableciéndose un periodo de embargo del 23 al 31 de diciembre. En casos excepcionales si no fuese posible debido a la programación de vuelos, se añadirán los LD correspondientes a las vacaciones del ejercicio siguiente.

3.º Al final del periodo anual, los días libres (de dicho periodo) que no hayan sido disfrutados, excluyendo los días libres cedidos, vendidos y los libres perdidos que ya hayan sido reprogramados según lo regulado en los puntos 1 y 2, serán compensados, a elección del piloto, entre las siguientes modalidades:

A) Disfrutar de un número de días libres doble de los no disfrutados en el periodo anual 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 anual 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.

4.º La Dirección de operaciones publicará el total de días libres programados y disfrutados por cada piloto en el año natural durante el mes de diciembre, y antes del 31 de enero, cada piloto deberá comunicar a su Jefatura de Flota la

modalidad de compensación por la que opta, según lo establecido en el apartado 3.º En caso de que el tripulante no lo notifique en plazo se hará acorde a la modalidad del punto B del apartado 3.º del presente artículo. Se desarrollará una aplicación con la finalidad de mantener informado con una periodicidad mínima de una vez al mes a cada TTP del número de días libres perdidos, así como del acumulado de los libres disfrutados en lo que va de año.

5.º Los pilotos que deban incorporarse a una base operativa, base permanente, destacamento, residencia o destino, podrán disponer de hasta 4,8,4,6 y 10 de sus días libres, respectivamente, antes del inicio de estas situaciones y con disfrute ininterrumpido; asimismo podrán disponer de 2,4,2, 3 y 5 días consecutivos, respectivamente, de los días libres correspondientes, al reincorporarse a su base.

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

7.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.

8.º Cada periodo vacacional de treinta días, a efectos del cómputo anual, se considera que comprende ocho días libres, prorrateándose los periodos inferiores. (2 por semana y 4 por quincena)

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

10.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, excepto cuando el curso se realice fuera de base del tripulante, que disfrutará, al menos, uno de los días del fin de semana como día LI. A partir de las 24:00 horas (LT) de los viernes y hasta las 06:00 (LT) del lunes no se programará ningún servicio, excepto que sea vuelo en situación.

11.º Aquellos tripulantes que así lo soliciten disfrutará al menos de 3 días libres en el periodo de Navidad, 23, 24, 25 y 26 de diciembre o, 30, 31 de diciembre, 1 y 2 de enero para el de Nochevieja. También se podrán solicitar los días libres en cualquiera de los festivos del mismo periodo de Navidades (Nochebuena/Navidad /Fin de Año/Año Nuevo). Siempre se dará prioridad a las peticiones de bloques completos.

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 periodo de Navidades, salvo pacto voluntario en contra, y 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 periodos en años anteriores.

Con el fin de que el reparto pueda ser realizado de acuerdo a un criterio equitativo, y siempre que ello sea posible por operativa, se establece que AEA tratará de atender las peticiones realizadas por los tripulantes de vuelo, como primer criterio de asignación. En caso de que no puedan atenderse todas las peticiones por cuestiones operativas, se denegarán por orden inverso de escalafón entre los tripulantes de vuelo de su misma categoría, flota y base que hayan disfrutado la misma fiesta que el año anterior.

12.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.

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 y será compensado añadiendo un día a sus vacaciones, código LD.

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 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.

16.º Cesión y venta de LI:

A. Cesión de LI:

La Compañía publicará trimestralmente las necesidades de días libres por especialidad y flota, si las hubiere, con la finalidad que los tripulantes puedan ofrecerse voluntarios para que les sean programados días adicionales de ocupación, mediante la cesión de días libres regulados en este artículo.

Dicha publicación se efectuará dos meses antes del inicio de cada trimestre y el plazo de solicitud será de 15 días desde la misma.

Cada tripulante podrá ceder hasta un máximo de 15 días libres al año y un máximo de 3 al mes, disfrutando cada mes del mínimo de 7 días libres que establece la legislación actual. Previo acuerdo con las secciones sindicales en la Comisión Paritaria, se podrán asignar más de 15 días al año por tripulante.

Cada día libre cedido por tripulante se abonará a 700€ para comandantes y 400€ para copilotos.

A esta opción de cesión de libres no podrán optar cargos de la compañía, es decir, los jefes de los diversos departamentos de Operaciones, ni tampoco los representantes sindicales. Los tripulantes que estén disfrutando de una reducción de jornada o excedencia de cualquier tipo no podrán tener días de ocupación adicional en el mes que la disfruten.

La asignación de días libres cedidos se concederá equitativamente atendiendo al número de orden de escalafón.

B. Venta de LI:

La compañía podrá solicitar al tripulante, en caso de picos puntuales de producción o causas operativas que no se puedan cubrir con la programación normal y/o la cesión de días libres, la compra de día libre siempre que dicho tripulante sea avisado por los medios reconocidos en este convenio y respetando el descanso legalmente establecido, asimismo dicho tripulante perderá su día libre si y sólo si acepta cederlo voluntariamente. Respetando siempre el mínimo legal establecido en cada momento.

A esta opción de compra de libres no podrán optar cargos de la compañía, es decir, los jefes de las diversas secciones de Operaciones, ni tampoco los representantes sindicales y los tripulantes que durante ese mes estén disfrutando de una reducción de jornada o excedencia de cualquier tipo.

Se abonará en concepto de libre vendido la cantidad de 800 euros para comandantes y 500 euros para copilotos.

La venta de días libres no se considerará cambio de servicios a los efectos del artículo 65.

17.º Cuando el servicio asignado en una Imaginaria o Reserva afecte al menos a uno de los días libres, precisará de la aceptación voluntaria del tripulante, se considerará como día libre vendido y se abonará en las condiciones establecidas en el punto 16 apartado B.»

Texto modificado:

«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:

1) Definición de cambio:

Se entenderá como cambio de servicio cualquier alteración de la programación que implique la finalización de un servicio en un lugar distinto del inicialmente previsto y/o cuando se adelante la hora de presentación en un tiempo superior a 20 minutos y/o la hora de finalización del servicio exceda en dos horas o más a la del servicio original. Independientemente de lo anterior, cuando el nuevo servicio implique un incremento en el número de etapas sí se considerará cambio.

2) Límite cambios mensuales:

El número de cambios máximo se establece en 4 días naturales (UTC) al mes/piloto, excepto cuando este se encuentre en fase de instrucción, que no habrá límite siempre que sean debidamente justificados.

En caso de que se produzca un segundo o sucesivo cambio sobre un mismo día natural, quedará computado como un sólo cambio.

No computará como cambio:

– Las dos primeras series de servicios en largo radio no se consideran cambios, siempre y cuando el tiempo de presentación no sea anterior a 20 minutos y la hora de finalización no exceda de 2 horas de la hora de finalización inicialmente programada.

– La cancelación del servicio o de la serie de servicios no se considerarán cambios, siempre que el tripulante se encuentre en su base operativa. Sí que se considerará cambio cuando el día/días cancelado/s se asigne un nuevo servicio.

En las series de servicio de largo radio, se computará a los efectos del máximo de cambios establecido, la mitad de los días afectados, es decir, que por cada dos días se computará sólo un cambio. Entendiéndose que la mitad se computa sobre el total de días naturales modificados de la programación original, redondeando al número inferior en caso de que sean impares.

Si la serie de servicios asignado a un piloto durante una imaginaria/reserva implica la alteración de los servicios programados para los días siguientes, se computará a los efectos del máximo de cambios establecido anteriormente solo cuando los cambios afecten a más de dos días incluido el día de imaginaria o reserva.

En el caso de que un cambio fuera de base supusiera exceder dicho límite, y el tripulante no aceptará los sucesivos cambios, se le programará, en el primer vuelo operado por nuestra compañía, su vuelta a su base operativa.

Para facilitar los cambios voluntarios de servicios de vuelo entre tripulantes, cuando un tripulante solicite un cambio a otro tripulante y este sea concedido, el tripulante que ha solicitado el cambio verá incrementado el límite de cambios mensual en el mismo número de días a los que afecte el cambio entre tripulantes, utilizando los mismos criterios para la definición del cambio establecidos en este artículo. Si posteriormente programación realizara cambios sobre los servicios que han cambiado los tripulantes, estos contarán como cambio, a efecto del máximo número de cambios mensual, de acuerdo con lo que establece este artículo.

3) Protocolo de notificación.

a. Medios Notificación:

i. Vinculantes:

– Por escrito, indicando la fecha y hora en que se emite el cambio, a través de cualquiera de estos medios:

- La hoja de firma anterior y/o posterior a un servicio de vuelo, si la hubiera.
- El casillero digital / SGT / email / SMS antes de la finalización un servicio de vuelo, actividad en tierra, Imaginaria o Reserva.
- Para cambios en ejecución, durante la realización de un servicio de vuelo por ACARS durante el vuelo.
- En caso de serie de servicios fuera de base, por un escrito en la habitación del hotel.

– Con el ánimo de no interrumpir el descanso de los TTP durante imaginarias y reservas en las que la empresa necesite comunicar un cambio a un TTP, este se notificará por medios electrónicos (email, casillero, etc). Si el TTP no hace acuse de recibo de dicho cambio se le podrá comunicar por teléfono, únicamente dentro el horario normal de vigilia de 10:00 a 20:00 LT, en las Imaginarias y en las Reservas hasta del límite de activación (diez horas antes de que finalice la reserva).

ii. No vinculantes fuera de actividad:

- E-mail: (se usará como medio redundante de notificación de un cambio).
- SMS (se usará para notificar de operativa cercana o en curso).

b. Anticipación en la notificación:

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 lo previsto en el punto 1, 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 lo previsto en el punto 1, la notificación se podrá realizar el día anterior al servicio, respetándose siempre en este caso el periodo de descanso que legalmente corresponda que comenzará en el momento de la notificación de este cambio de servicio y que finalizará en el momento de la presentación al nuevo servicio.

c) A partir del momento de la firma y durante la realización de un servicio, se podrá modificar 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 inicialmente programada.

d) No obstante, lo anterior, en el supuesto de serie de servicios en vuelos de largo radio, y con la finalidad de que el TTP pueda acomodar su equipaje al nuevo destino, la Compañía avisará por teléfono y/o SMS al TTP como mínimo 2 horas antes de la presentación.

4) Aceptación del cambio:

Se ha de aceptar obligatoriamente cuando la notificación se realice cumpliendo las siguientes condiciones:

- a) Se realice durante los periodos de actividad tanto en vuelo como en tierra.
- b) Durante las Imaginarias y Reservas.
- c) Se realice a través de los medios vinculantes establecidos en el apartado en el apartado 3 de este artículo.
- d) Se realicen con la antelación mínima establecida en el apartado 3 de este artículo.
- e) Que no se haya superado el límite de cambios establecidos en el apartado 2 de este artículo.

Cuando la notificación de los cambios no cumpla con algunas de las condiciones anteriores, la aceptación será voluntaria.

5) Contador de cambios

Ambas partes acuerdan implementar, en un plazo máximo de 6 meses desde la entrada en vigor del presente acuerdo, una aplicación para el cómputo de los cambios.

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.»

Texto modificado:

«Artículo 66. *Conceptos retributivos.*

La tabla recogida en el Anexo II tiene efectos desde el día 20 de marzo de 2017, sin perjuicio de lo establecido para la prima por objetivos.

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. Reservas.
8. Dietas, nacionales e internacionales.
9. Vuelos autorización especial.
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.
4. Prima por objetivos del artículo 77, configurado como un concepto retributivo de carácter mixto (una parte consolidable y otra no) en función del grado de objetivos alcanzado y resto de parámetros establecidos en el artículo que la regula.
5. Prima de digitalización Anexo XVII.
6. Días libres cedidos y/o vendidos.

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.»

Texto modificado:

«Artículo 77. *Prima por objetivos*.

Los pilotos de AEA devengarán, por cada año natural comenzando en el año 2020, una paga anual no generadora de derechos adquiridos o condición más beneficiosa, de acuerdo con los siguientes puntos y parámetros:

Concepto	Objetivo	Prima - Porcentaje
Productividad (global pilotos año).	Productividad > 1.000 h.	1
	Productividad > o = 950 h y < 1.000 h.	0,75
	Productividad > o = 900 h y >950 h.	0,50
	Productividad > o = 850h y < 900 h.	0,25
	Productividad < 850 h.	0
Puntualidad cota 15 (global pilotos año).	Puntualidad > 85%.	1
	Puntualidad > o = 80% y < 85%.	0,75
	Puntualidad > o = 75% y < 80%.	0,50
	Puntualidad > o = 70% y < 75%.	0,25
	Puntualidad < 70%.	0
Disponibilidad (Individual pilotos año).	Disponibilidad > o = 98%.	1
	Disponibilidad > o = 95% y < 98%.	0,75
	Disponibilidad > o = 90% y < 95%.	0,50
	Disponibilidad > o = 85% y < 90%.	0,25
	Disponibilidad < 85%.	0,1

1. Productividad global pilotos.

- Medida global: Promedio de las horas de perfil anual por piloto.
- Origen datos: Totcom mensuales.
- Se aplica el % global resultante sobre los conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo, excepto las dietas y el seguro de pérdida de licencia.

2. Puntualidad.

- Medida global: Se calcula el promedio anual de la puntualidad mensual cota 15 de todas las flotas operadas por AEA matriz.
- Origen datos: Sistemas informáticos de la compañía / otras fuentes.
- Se aplica el % global resultante sobre los conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo, excepto las dietas y el seguro de pérdida de licencia.

3. Disponibilidad.

– Medida individual: Computan como días no disponibles las siguientes situaciones:

- Baja por enfermedad común.
- Reducción de jornada.
- Excedencia.
- Licencia no retribuida.
- Sanción.
- Cualquier tipo de ausencia no justificada.
- Origen datos: Nómina del tripulante.

– Se aplica el % individual resultante sobre los conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo, excepto las dietas y el seguro de pérdida de licencia de cada tripulante.

La prima por objetivos regulada en el presente artículo sustituye a la prima semestral de productividad anteriormente regulada en el Convenio Colectivo y se devengará en un solo pago no consolidable, en la nómina del mes de mayo del año siguiente. No obstante lo anterior, durante el año 2019 se continuará percibiendo la prima de productividad regulada con anterioridad a la presente modificación de Convenio.

Con carácter trimestral la empresa remitirá a la representación social un informe, en el formato acordado por las partes, para determinar el estado de dicho cálculo. A petición de cualquiera de las partes, con motivo de dicho cálculo, se celebrará una reunión extraordinaria de la comisión paritaria de seguimiento, según lo estipulado en el artículo 7 del Convenio.

Consolidación salarial.

A partir del año 2022 y para el supuesto que se cumplan todos los requisitos necesarios para percibir total o parcialmente el importe de la prima por objetivos, las partes de «productividad» y «puntualidad cota 15» de la misma se consolidará en conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo modificando dichas tablas, excepto las dietas y el seguro de pérdida de licencia de cada tripulante. Este incremento será aplicable igualmente a todas las cantidades del artículo 92 (PPE).

Los parámetros para que se produzca la consolidación serán los que a continuación se detallan:

1. El importe de la consolidación anual en ningún caso será superior al IPC resultante de cada uno de los años en los que resulte de aplicación.

2. El percibo anual de la presente consolidación estará sujeta a que al EBIT de Air Europa Líneas Aéreas SAU en el ejercicio considerado sea positivo.

3. La consolidación regulada en el presente artículo se aplicará desde la nómina del mes de mayo del año siguiente, de acuerdo con las tablas actualizadas contempladas en el apartado siguiente, abonándose en dicha nómina los atrasos correspondientes al periodo enero-abril.

4. Cada año se actualizarán las tablas salariales contempladas en el art. 66 y Anexo II del IV CC aplicando este porcentaje consolidado a todos los conceptos regulados en el presente artículo, incluyendo la actualización de todas las cantidades del artículo 92 (PPE).»

Texto modificado:

«Artículo 82. *Anticipo de dietas.*

Los pilotos de AEA podrán solicitar transferencias a su cuenta corriente, en concepto de anticipo de dietas, para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la Empresa.

Los pilotos dispondrán de una App en el casillero digital, desde donde podrán solicitar el anticipo de la dieta asociada a la presentación del servicio de vuelo. Para que el tripulante disponga del anticipo de la dieta antes del inicio del servicio, la solicitud deberá realizarse con una anticipación superior a 72 horas.

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.»

Texto modificado:

«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.

6) El tripulante dispondrá en el casillero digital de una aplicación (App) para:

- Cancelar comida en sus vuelos según punto 5 de este artículo.
- Solicitar dietas especiales.
- Información del coste y la fiscalidad que afecta a la comida solicitada.

En relación con las comidas en los vuelos en situación o imprevisto 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.»

Texto modificado:

«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.

20 billetes al año en todos los vuelos de AEA tanto regulares como charter, sujetos a espacio, y al 100 por 100 de descuento. Este texto sustituye la condición número 3 del anexo IX del vigente convenio colectivo, por lo que la misma queda eliminada.

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

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.

En caso de estar completa la clase turista, habiendo TTPs/beneficiarios con billete free, o pasajeros con billete free de convenio piloto, se ocuparán las plazas de clase business en su totalidad si fuera necesario.

Se les asignarán asientos en esa clase o se harán upgrades a pasajeros para que puedan liberar plazas en turista y puedan viajar los TTPs y frees hasta ocupar la totalidad de las plazas disponibles en ese vuelo.

C) Gestión telemática billetes y Ancillaries.

Emisión de billetes y listado automático para el vuelo:

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 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.

Los billetes free para beneficiarios podrán ser emitidos a través del sgt, casillero digital o una nueva página habilitada al uso, al igual que los billetes free de libre disposición.

A través del mismo u otro sistema se podrá hacer el listado para el vuelo concreto en el que se desee volar.

Obtención de tarjeta de embarque:

Al igual que el resto de los pasajeros con plaza confirmada, se podrá facturar online a través de la web de Air Europa con un localizador de billete free (tanto de los 20 de convenio, como los propios o de beneficiarios).

Disponibilidad:

El tripulante podrá comprobar la disponibilidad de plazas a la hora de emitir el billete free ya sea en la misma página de emisión de billetes o a través de un enlace con la intranet de Globalia, la cual, ya dispone de esta posibilidad.

Importe:

La empresa comunicará a las secciones sindicales con carácter trimestral, el importe orientativo de los billetes frees, a los efectos de que puedan valorar la imputación legal que corresponda por su disfrute. Esta información tendrá un mero carácter informativo y no será vinculante a ningún efecto.

Cambio de beneficiario/pareja:

Cada tripulante tendrá derecho a cambiar al beneficiario que considere su pareja una vez al año, sin necesidad de aportar documentación que acredite dicha relación.

Ancillaries:

Los trabajadores que se encuentran bajo el ámbito de aplicación del presente convenio no tendrán que abonar importe alguno en concepto de ancillaries tales como maletas extra, carritos de bebé, UMS, PETS o equipaje especial, deportivo.»

Texto modificado:

«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 hasta un máximo de 1.000 euros. 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. Las cantidades a las que hace referencia este apartado serán actualizadas con carácter anual a partir del año 2019 en un porcentaje de un 1%.

– 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. Las cantidades a las que hace referencia este apartado serán actualizadas con carácter anual a partir del año 2019 en un porcentaje de un 1%

- Suscribirse 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.

Se deberá revisar la optimización de los seguros contratados por la compañía para que cumplan las condiciones mínimas de competencia del mercado.»

Disposición adicional.

Texto original del convenio colectivo:

No existe.

Texto modificado:

«Disposición adicional.

Con relación al artículo 93 del presente Convenio a aquellos pilotos afectados por el ERE del año 2012 les aplicará la siguiente modificación del primer criterio del citado artículo:

A los pilotos que el 31 de enero de 2012 tuvieran suscrito un seguro de pérdida de licencia, retribuido en la nómina de enero de 2012 y la compañía hubiese dejado de abonarles las cantidades por ese concepto, se les abonará mensualmente como máximo la cantidad percibida en dicha nómina de enero de 2012 hasta un máximo de 1.000 euros. Si el actual recibo de su póliza de seguro fuese de cantidad inferior a la de enero 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.

Las cantidades a las que hace referencia este apartado serán actualizadas en un 1% con carácter anual a partir del año 2019.»

Texto modificado:

«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.

2.2.1 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.

2.2.9 En operaciones de larga distancia, por cada día que se inicie un servicio en la base operativa del tripulante y se realice únicamente una actividad inferior a 2 horas, devengará 3/4 dieta del tipo indicado en los puntos anteriores.

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 qué 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 las 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»

Texto modificado:

«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.

17) Si un TTP hace un uso indebido de los billetes frees por venta o entrega de los mismos a cambio de cualquier tipo de contraprestación, perderá el derecho a disfrutar de dicho beneficio, durante el tiempo restante del año de utilización y los dos años siguientes. Todo ello sin perjuicio de que, dependiendo de la gravedad del comportamiento observado la empresa pueda aplicar el régimen sancionador establecido en el presente convenio en cualquiera de sus grados.

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.»

Texto modificado:

«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, en los acuerdos de 20 de marzo de 2017 (en lo que no contravengan los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019), y en los acuerdos ratificados en fecha 5 de diciembre de 2019.

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, en los acuerdos de fecha 20 de marzo de 2017 (en lo que no contravengan los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019), y en los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019.

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 con código 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 entre AEA y AEA Express será de 1 AEA/2 AEX. Cuando se produzca un decrecimiento en una unidad de AEA que haya provocado crecimiento en AEX, se producirá un decrecimiento en AEX siguiendo el ratio establecido en el crecimiento de forma inversa, es decir, por cada unidad en que vaya a decrecer AEA, en primer lugar decrecerá 2 AEX hasta el límite establecido.

– 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 reactores en AEA Express sea de 13 y en AEA de 23 aviones de larga distancia A330 y B787 (además de los 18 aviones de corto y medio radio B737). El número de aviones en AEA no podrá ser inferior a 18 unidades en corto radio y 23 unidades en largo radio, 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.

– Se establece una plantilla mínima de 110 comandantes en la flota de B737 en AEA mientras el número de unidades sea inferior a 20.

– A partir de la ratificación del preacuerdo en fecha 5 de diciembre de 2019, las nuevas vacantes de Comandante que se produzcan en Air Europa Express se ofertarán a los segundos pilotos de AEA por orden de escalafón según lo dispuesto en el artículo 27 del convenio según la tabla adjunta:

Flota corto y medio radio AEX	Pilotos en AEX con excedencia especial y condiciones económicas de AEA	Pilotos en AEX con excedencia especial sin condiciones económicas de AEA
11	0	34
12	3	34
13	6	34
14	8	36
15	11	37
16	14	38
17	17	39
18	20	40

Los pilotos con excedencia especial lo harán en las condiciones previstas en el presente CC.

La compañía convocará una comisión paritaria de seguimiento, según establece el convenio en su Artículo 7, antes de la incorporación de cualquier unidad en AEX para comprobar el cumplimiento de lo establecido en este acuerdo.

El número de operaciones internacionales e intercontinentales que realicen los aviones de corto y medio radio de AEA y AEA Express semestralmente (noviembre-abril y mayo-octubre) será proporcional a la relación entre número de aviones de corto y medio radio operados por AEA y AEX.

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 empleó.

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 fomente 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. Igualmente, de conformidad al acuerdo del 5 de diciembre de 2019 firmado 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 particulares para los pilotos de AEA en situación de excedencia especial con condiciones económicas de AEA.

– Los copilotos del escalafón de AEA tendrán preferencia por orden de escalafón 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, orden de escalafón, 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.

– Condiciones específicas para los pilotos de AEA en situación de excedencia especial con condiciones económicas de AEA, según lo dispuesto en los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019:

- Los pilotos de AEX que disfruten de una excedencia especial con las condiciones económicas de AEA, percibirán un salario equivalente al establecido en el Anexo II del vigente CC más las cantidades de PPE y seguro de pérdida de licencia, no así la compensación de 27.600€ anuales establecida para la excedencia especial.

- Los pilotos de AEA que accedan a AEX con condiciones económicas de AEA, promocionarán por cambio de nivel de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 del presente convenio y se tendrán en cuenta la permanencia y las horas voladas en AEX a efectos de cumplir con lo establecido en dicho artículo. Se entiende que empezará a devengar niveles de Primer Piloto desde la fecha de inicio del curso teórico de Primer Piloto ya sea en AEA o AEX. Se les ofrecerá volver a AEA como Comandantes cuando existan vacantes en esa especialidad y les corresponda por escalafón. Volverán con el nivel que tengan en AEX en ese momento y se les tendrá en cuenta el tiempo que hubieran permanecido en dicho nivel en AEX para la promoción por cambio de nivel en AEA, de acuerdo al artículo 29 del presente convenio.

- De no existir vacante en la especialidad de Comandante y solicitar el retorno a AEA, el mismo se producirá en la especialidad de copiloto con el nivel salarial que correspondiese computando igualmente el tiempo de permanencia en AEX.»

Texto modificado:

«ANEXO XVI

Acuerdo de selección, ingreso y proyección profesional

1. Pilotos de baja experiencia.

Los Tripulantes de Vuelo, 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 Dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Competencia lingüística OACI nivel 6 de castellano.

1.1.3 Conocimiento hablado y escrito del idioma inglés. Competencia lingüística OACI de inglés mínimo nivel 4.

1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

1.2.1 Licencia CPL(A) PART FCL EASA 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 Otras condiciones:

1.3.2 Se valorará la formación Universitaria o equivalente.

1.3.4 Se valorará a los familiares en primer grado de Víctimas del terrorismo según la Real Orden de Reconocimiento Civil a las Víctimas del Terrorismo establecida en la Ley 2/2003, de 12 marzo.

1.4 Todos los Pilotos de baja experiencia que sean contratados a partir del día de la fecha, lo serán de la forma siguiente:

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. El cambio de nivel del 11 al 10 de Segundos Pilotos, se realizará automáticamente al cumplir un año de servicio en activo en AEA.

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 €. Esta cantidad será objeto de deducción de 1.500 € por mes trabajado.

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 según el punto 3 del presente acuerdo.

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.

2.1.1.2 Dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Competencia lingüística OACI nivel 6 de castellano.

2.1.1.3 Conocimiento hablado y escrito del idioma inglés. Competencia lingüística OACI de inglés mínimo nivel 4.

2.1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.1.2.1 Licencia CPL(A) PART FCL EASA 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.

2.1.2.5 Experiencia reciente en el Tipo, según está definida en FCL. 740.A, 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.

2.2.1.2 Dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Competencia lingüística OACI nivel 6 de castellano.

2.2.1.3 Conocimiento hablado y escrito del idioma inglés. Competencia lingüística OACI de inglés mínimo nivel 4.

2.2.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.2.2.1 Licencia CPL(A) PART FCL EASA 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.

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 décimo 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 encuadran 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 excepto lo dispuesto en el punto 3.2.1, los pilotos y estar en flota menor a la del tipo de avión ofertado.

3.2.1 Los Pilotos de Alta Experiencia con Habilitación Tipo y Experiencia Reciente en aviones de corto y medio radio en servicio en AEA, según lo establecido en el apartado 2.1, no tendrán que permanecer un tiempo mínimo en la empresa para tener derecho a la progresión. Este punto también aplicará a los ya contratados de acuerdo con este apartado.

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. 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.

5. Necesidades puntuales.

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

6. Acuerdo anterior de selección, ingreso y proyección profesional de los pilotos de AEA

A partir de la fecha de este Acuerdo, queda sin efecto el Acuerdo anterior de Selección, Ingreso y Proyección Profesional de los Pilotos de AEA.»

ANEXO XVII

Texto original del convenio colectivo:

No existe.

Texto modificado:

ANEXO XVII

Prima de digitalización

Se acuerda la implantación de la digitalización, mediante la implantación de la aplicación del casillero digital a los TTP y la entrega a cada TTP de un soporte físico (iPad) para la utilización de dicha aplicación, sujeta al protocolo de digitalización anexo y la aplicación de diferentes porcentajes de incremento salarial a aplicar en los años 2019, 2020 y 2021 contemplados como prima de digitalización

Los incrementos de la prima de digitalización serán aplicables sobre todos los conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo, excepto sobre las dietas y el seguro de pérdida de licencia. Este incremento será aplicable igualmente a todas las cantidades del artículo 92 (PPE).

Dichos incrementos se materializarán en la siguiente manera:

– Con fecha de efectos del 1 de enero de 2019, se actualizará la tabla salarial de pilotos en los conceptos anteriormente referidos, incrementándose los mismos en un 1% sobre los importes de la tabla del año 2018. Desde la firma del presente acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2019 se mantendrá vigente la tabla salarial del 2018, abonándose antes del mes de abril de 2020 los atrasos correspondientes a la actualización de la tabla salarial del año 2019.

– Con fecha de efectos del 1 de enero de 2020, se actualizará la tabla salarial de pilotos en los conceptos anteriormente referidos, incrementándose los mismos en un 2% sobre los importes de la tabla del año 2019.

– Con fecha de efectos del 1 de enero de 2021, se actualizará la tabla salarial de pilotos en los conceptos anteriormente referidos, incrementándose los mismos en un 2% sobre los importes de la tabla del año 2020.

Protocolo de uso del Electronic Device (ED) para TTP de Air Europa.

Las partes firmantes, dentro de la apuesta por la innovación tecnológica y la eficiencia y seguridad operativa en la cual coinciden, consideran adecuado el uso de un dispositivo electrónico («Electronic Device», en adelante ED) por parte del

piloto, con el fin de dotarle de adecuados sistemas de información en tiempo real y de los recursos oportunos. Este dispositivo electrónico permitirá:

1. Racionalizar la organización de los materiales necesarios.
2. Mejorar la eficacia operativa, al facilitar el acceso a toda la información y a los recursos pertinentes para el vuelo de forma continuamente actualizada.
3. Mantener al día toda la información relevante para la operación (horarios, plan de vuelo, información meteorológica, etc.)
4. Proporcionar acceso a toda la documentación de la compañía necesaria para realizar sus funciones, así como aquella a la que deban tener acceso en su condición de empleado de la compañía. Para ello, se acuerda el uso de la aplicación Casillero Digital por parte de los TTP, bajo las condiciones del presente protocolo.
5. Garantizar el acceso a todas las funcionalidades del casillero digital (gestión de comidas, billetes free, servicios pre-nómina, etc), cuando el TTP no se encuentra en un periodo de actividad. A partir del 1 de enero de 2020, este acceso se producirá sin la obligación de acusar recibo de cambios de programación.

En suma, se trata de modernizar, mejorar y facilitar un acceso eficiente a información y recursos clave en tiempo real, como gráficos dinámicos y herramientas de navegación, que ayuden a manejar mejor la operación segura de las aeronaves.

Conforme se establece en el IV CC y con el fin de regular el uso del dispositivo, Air Europa y la representación sindical de los TTP acuerdan el siguiente Protocolo de uso del ED.

Artículo 1. *Ámbito.*

Afectará el presente Protocolo a los pilotos de Air Europa que reciban el ED con el objeto de su uso en el ámbito de su desempeño como pilotos de esta Compañía Aérea.

Air Europa proporciona el Ed para facilitar el acceso a manuales y se considera un elemento "pilot attached" necesario para el despacho del vuelo.

El dispositivo electrónico una vez recibido por el piloto, y funcionalmente activo, es una herramienta para facilitar las labores encomendadas al mismo. Por lo tanto, es obligación del usuario mantenerlo en adecuado estado de uso para el cumplimiento del fin al cual está destinado.

Debido al efecto que este cambio tendría en las responsabilidades que actualmente soporta el piloto se establece la prima de digitalización contemplada en el CC.

Artículo 2. *Cuidado y conservación.*

Con el acto de recepción del dispositivo electrónico, el piloto usuario se compromete a dar al mismo un uso adecuado a su finalidad, así como a su conservación y custodia de forma apropiada, evitando un uso negligente del mismo, sin perjuicio de las disposiciones que se reseñaran posteriormente.

No está permitido:

- A) Usar el ED, el software o las instalaciones de comunicación de datos (tales como dock stations...) que la Compañía pueda facilitar para fines incompatibles con esta política.
- B) Modificar el sistema operativo de forma no autorizada.
- C) Abrir o intentar reparar el dispositivo
- D) Modificar cualquier aplicación suministrada por Air Europa excepto de acuerdo con las instrucciones específicas provistas para esas aplicaciones.

E) Intentar eliminar o modificar cualquiera de las configuraciones de seguridad.

F) Transferir datos o software a cualquier persona u organización no autorizada.

G) Divulgar su contraseña/códigos de acceso.

Si el piloto sospechara que la seguridad del dispositivo asignado se ha visto comprometida de alguna manera como, por ejemplo, manipulación por un extraño, instalación de software malicioso o cualquier otra circunstancia, deberá informar de inmediato a la Compañía que le notificará los pasos a seguir.

Artículo 3. *Actualización de la información.*

La actualización de los datos e información del dispositivo se producirá siempre a través de los sistemas y con los medios que disponga o proporcione Air Europa al respecto o, alternativamente, los propios del piloto si así lo estima oportuno.

La compañía podrá enviar comunicaciones al piloto a través de la aplicación Casillero Digital respetando el Protocolo de Notificaciones.

Artículo 4. *Pérdida/Robo/Hurto/Daño.*

La pérdida, robo o hurto del dispositivo electrónico o su rotura por causas ajenas a la voluntad del piloto no supondrán el derecho de resarcimiento de Air Europa sobre el coste de este. En las mencionadas situaciones, el piloto comunicará a la Compañía el hecho con carácter inmediato. La Empresa adoptará las medidas necesarias y suministrará al piloto un nuevo dispositivo electrónico tan pronto como sea posible.

En estas circunstancias, se espera que los pilotos realicen todos los esfuerzos razonables para facilitar el reemplazo.

Artículo 5. *Contenido.*

El piloto será responsable de no realizar descargas de contenido ilegal o de instalar aplicaciones o archivos multimedia que vulneren las normas de seguridad de Air Europa y aquellas establecidas en este protocolo.

El dispositivo entregado tendrá dos entornos distintos, uno profesional y otro de carácter personal, al que el piloto podría recurrir mediante la utilización de dispositivos de almacenaje externos que no serán facilitados por la Compañía.

En lo que se refiere al entorno profesional, Air Europa solo admitirá aplicaciones y medios proporcionados por la Compañía. El ED, en su entorno profesional, contendrá al menos las aplicaciones de índole operativa que se indican a continuación o aquellas que en un futuro le sustituyan o se consideren adecuadas según las necesidades operativas:

1. FlySmart (Airbus), OPT (Boeing): Cálculos de performance para despegue, crucero y aterrizaje.
2. Casillero Digital: Acceso y gestión avanzada de los manuales (de operaciones y del fabricante) y otra documentación.
3. JEPPESEN FD-PRO: Consulta de la cartografía aeronáutica.
4. App Seguridad de Vuelo: Reportes.

Si en el ED se encuentran aplicaciones o archivos multimedia que son ilegales, ofensivos, inapropiados o que no tienen la licencia adecuada, podrán ser eliminados sin previo aviso. El piloto será responsable de cualquier aplicación ilegal o medio descargado en su ED.

Air Europa posee los derechos de todos los datos descargados/cargados desde/hacia los sistemas de Air Europa, incluidas las aplicaciones y los medios de propiedad exclusiva de la Compañía.

Artículo 6. *Conectividad.*

No hay límite para la conectividad a través de Wifi gratuito que puede estar disponible en la sala de firmas, otras instalaciones de la Compañía, hoteles de la tripulación, aeropuertos y otras áreas públicas, debiendo prestar especial cuidado a los posibles riesgos cuando se haga uso de redes públicas.

En caso de disponer de conexión 3G u otras de pago facilitadas por la Compañía se debe hacer un uso razonable de las mismas evitando consumos excesivos y que no sean imprescindibles.

Artículo 7. *Privacidad.*

Air Europa respeta los derechos de privacidad de sus pilotos y no obstaculizará, ni alterará ni interferirá con tales derechos de privacidad.

Air Europa no supervisará, ni rastreará ni registrará la ubicación de los ED a través de la función de ubicación geográfica del dispositivo, salvo en situaciones de pérdida o sustracción en que sea necesario para su localización.

Air Europa no utilizará, ni alterará ni obtendrá de ningún otro modo los contenidos que haya instalado o que estén presentes en el ED para uso personal. Esto incluye contraseñas, PINS, correos electrónicos, historial del navegador, comunicación a través de cualquier medio (por ejemplo, Skype) de comunicación.

Artículo 8. *Propiedad.*

El dispositivo electrónico es propiedad de Air Europa. Deberá devolverse cuando el piloto cese en su función, salvo renuncia expresa de la Compañía.

Artículo 9. *Sanciones disciplinarias.*

Air Europa se compromete a no sancionar disciplinariamente a los pilotos por ningún tema relacionado con el ED, salvo que de manera habitual no lo lleve a los servicios de vuelo o no actúe de buena fe en relación con su cuidado y conservación. Cualquier sanción disciplinaria impuesta al piloto relacionada con el ED será tipificada como leve.

Artículo 10. *Vigencia.*

El presente protocolo será de obligado cumplimiento para ambas partes y surtirá efectos durante el tiempo que el IV Convenio Colectivo entre Air Europa y sus tripulantes pilotos esté en vigor.»

ANEXO XVIII

Texto original del convenio colectivo:

No existe.

Texto modificado:

«ANEXO XVIII

Protocolo excedencias y reducciones de jornada

Los pilotos de la compañía podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

Excedencia por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo.

Excedencias voluntarias (según artículo 35).

Reducción de jornada por motivos familiares.

Reducción de jornada voluntaria.

Teniendo en cuenta la especificidad y sensibilidad del trabajo realizado por el colectivo al que le resulta de aplicación el presente convenio, que requiere de una continua actualización formativa, contar con las necesarias habilitaciones descritas en la legislación vigente, tener unos niveles de pericia y conocimientos destacables, así como la dificultad de poder contratar a pilotos temporalmente para suplir las posibles ausencias derivadas de las situaciones anteriormente descritas, manteniendo los estándares de profesionalidad y seguridad necesarios, y las necesidades organizativas de la compañía, se establecen las siguientes condiciones:

1. Períodos mínimos de solicitud/disfrute:

– Seis meses continuados para los casos de reducción de jornada voluntaria, enmarcados dentro de uno de estos en dos periodos posibles: enero a junio, o de julio a diciembre.

– Seis meses continuados para los casos de reducción de jornada por motivos familiares por acumulación diaria.

– Tres meses continuados en el supuesto de reducción de jornada por motivos familiares por concreción horaria.

– 10 días continuados en caso de excedencia por motivos familiares.

2. Porcentaje total máximo de tripulantes y prioridad en la concesión de reducción de jornada voluntaria y/o excedencia voluntaria:

Se establece un porcentaje máximo del 10% de tripulantes por periodo de seis meses de la misma especialidad y flota. Las reducciones de jornada y/o excedencia por motivos familiares únicamente computarán dentro de ese 10% por especialidad y flota para la concesión de reducciones y excedencias voluntarias. En caso de que debido a una petición no voluntaria se excediera el 10% establecido se podrá rescindir la reducción voluntaria por orden inverso de escalafón con un preaviso de 30 días.

Las solicitudes que se realicen amparadas en reducciones y excedencias de los apartados referidos a motivos familiares (incluyendo violencia de género y víctimas de terrorismo), tendrán prioridad frente a las asignaciones de periodos de las solicitudes realizadas de reducciones de jornada o excedencias voluntarias.

De quedar periodos vacantes (peticiones no voluntarias inferiores al 10%), se asignarán las peticiones voluntarias por orden de escalafón, una vez repartidos, los periodos vacantes se asignarán por estricto orden de solicitud, dentro de la misma especialidad y flota.

3. Antelación mínima para la solicitud:

El piloto deberá solicitar cualquier tipo de excedencia o reducción de jornada con una antelación mínima de 45 días anterior al inicio del primer día del mes de comienzo de la excedencia/reducción.

No obstante lo anterior, por motivos imprevistos, de urgencia, sobrevenidos o por el nacimiento de un hijo, se podrá solicitar con el preaviso mínimo legalmente establecido. En tales casos la compañía, podrá requerir al tripulante para que acredite y justifique dichos motivos y convocar una comisión paritaria para analizar los mismos. Dicha Comisión estará formada por un representante de la compañía y un representante de legal de los trabajadores de las secciones sindicales reconocidas de acuerdo con el anexo IV del presente convenio, a elección del tripulante.

En caso de que una petición de reducción de jornada voluntaria afecte a los meses de julio y agosto, la petición tendrá que realizarse como muy tarde el 1 de abril de ese mismo año.

En atención igualmente a las especiales características de la actividad realizada por el colectivo de pilotos reseñadas con anterioridad y, asimismo, a las necesidades organizativas de la Compañía, se podrá formular una sola petición de reducción de jornada o excedencia cada tres o seis meses (dependiendo de la naturaleza de esta), y no podrán variarse los términos de la misma durante dicho periodo.

La Compañía comunicará al interesado la resolución de la petición al menos 30 días antes del mes de inicio de la reducción. Igualmente comunicará a la representación de los pilotos un listado mensual donde se especifique el número de las solicitudes concedidas y rechazadas por especialidad y flota.

Cuando un tripulante acogido a este derecho solicite destacamento o destino voluntario se entenderá que opta por acudir a dicho destacamento o destino, por lo que la reducción de actividad quedará en suspenso, reanudándose una vez finalizado dicho destacamento o destino.

Durante el periodo en que un tripulante deba realizar un curso de calificación de tipo quedará en suspenso la reducción, sin necesidad de preaviso por parte del tripulante, y con efectividad del primer día del mes en el que se realiza el curso, a todos los efectos.

Los cursos de refresco, simuladores de refresco, así como otros cursos y reconocimiento médico, que deban realizar los tripulantes reducidos, se llevarán a cabo en el horario establecido, pero siempre respetando los días libres de la reducción.

Excedencias por motivos familiares.

Los pilotos tendrán derecho a un período de excedencia de duración no superior a la establecida en la normativa en vigor para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza, como por adopción, o en los supuestos de acogimiento, tanto permanente como preadoptivo, aunque éstos sean provisionales, a contar desde la fecha de nacimiento o, en su caso, de la resolución judicial o administrativa.

También tendrán derecho a un período de excedencia, de duración no superior a la establecida en la normativa en vigor, para atender al cuidado de un familiar hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad no pueda valerse por sí mismo, y no desempeñe actividad retribuida.

La excedencia contemplada en el presente apartado, cuyo período de duración podrá disfrutar de forma fraccionada en periodos no inferiores a 10 días al mes, constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la empresa generasen este derecho por el

mismo sujeto causante, esta podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

Cuando un nuevo sujeto causante diera derecho a un nuevo período de excedencia, el inicio de la misma dará fin al que, en su caso, se viniera disfrutando.

El período en que el piloto permanezca en situación de excedencia conforme a lo establecido en este apartado será computable a efectos de antigüedad y el trabajador tendrá derecho a la asistencia a cursos de formación profesional, a cuya participación deberá ser convocado por el empresario, especialmente con ocasión de su reincorporación. Durante el primer año tendrá derecho a la reserva de su puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reserva quedará referida a un puesto de trabajo del mismo grupo profesional o categoría equivalente.

No obstante, cuando el trabajador forme parte de una familia que tenga reconocida oficialmente la condición de familia numerosa, la reserva de su puesto de trabajo se extenderá hasta un máximo de 15 meses cuando se trate de una familia numerosa de categoría general, y hasta un máximo de 18 meses si se trata de categoría especial.

Se llevará a cabo un prorrateo igual al que se establece en los meses de vacaciones para los conceptos variables salariales.

Reducción de jornada por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo.

Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de acuerdo con la edad establecida en la normativa en vigor o una persona con discapacidad física, psíquica o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo en la manera regulada en el presente artículo, con los límites que establezca la normativa en vigor, con la disminución proporcional del salario.

Tendrá el mismo derecho quien precise encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

El progenitor, adoptante o acogedor de carácter preadoptivo o permanente, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario de, al menos, la mitad de la duración de aquélla, para el cuidado, durante la hospitalización y tratamiento continuado, del menor a su cargo afectado por cáncer (tumores malignos, melanomas y carcinomas), o por cualquier otra enfermedad grave, que implique un ingreso hospitalario de larga duración y requiera la necesidad de su cuidado directo, continuo y permanente, acreditado por el informe del Servicio Público de Salud u órgano administrativo sanitario de la Comunidad Autónoma correspondiente y, como máximo, la edad establecida en la normativa en vigor.

Las reducciones de jornada contempladas en el presente apartado constituyen un derecho individual de los trabajadores, hombres o mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, la empresa podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

Los trabajadores que tengan la consideración de víctimas de violencia de género o de víctimas del terrorismo tendrán derecho, para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, a la reducción de la jornada de trabajo con disminución proporcional del salario o a la reordenación del tiempo de trabajo, a través de la adaptación del horario, de la aplicación del horario flexible o de otras formas de ordenación del tiempo de trabajo que se utilicen en la empresa.

Sin perjuicio de que la reducción de jornada se llevará a cabo en la manera regulada en el presente artículo, al objeto de facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral en atención a la especificidad de la actividad profesional del colectivo, se establece el siguiente criterio:

El periodo correspondiente a la reducción de jornada se efectuará siguiendo el criterio de reducir, en igual porcentaje que el solicitado, las horas de actividad y vuelo tomando como base para dicho cálculo las medias de cada uno de estos conceptos señalados referidas al mes en el que disfruta la reducción de jornada con respecto a su especialidad y flota. Así mismo la compañía deberá informar a los tripulantes acogidos a reducción de jornada con concreción horaria de las horas y límites de actividad por flota.

Asimismo, para reducciones de 1/6, 1/5, 1/4, 1/3 y 1/2 el piloto podrá solicitar un periodo diario de concreción horaria en el que la empresa no le programará actividad alguna, excepto tareas de instrucción e inspección. Cuando al piloto no se le haya podido asignar la concreción solicitada debido a que esta impida realizar el mínimo de horas de actividad y vuelo para la reducción solicitada, la compañía informará al piloto y a las secciones sindicales con 30 días de antelación y programará la reducción de jornada sin concreción horaria diaria hasta que el piloto solicite una nueva concreción horaria por escrito a su jefatura de flota.

Para solicitudes de reducción de jornada de 1/8, 1/6, 1/5 y 1/4 de porcentaje de reducción, el piloto podrá solicitar que el periodo correspondiente a la reducción de jornada se disfrute por días que serán consecutivos desde su inicio hasta su finalización, repartiéndose de manera uniforme a lo largo del mes, para lo que se seguirá el orden de petición. Para las reducciones de jornada de:

- 1/4 corresponderán 7 días de mayo a septiembre y 8 días de octubre a abril.
- 1/5 corresponderán 6 días de mayo a septiembre y 6 días de octubre a abril.
- 1/6 corresponderán 5 días de mayo a septiembre y 5 días de octubre a abril.
- 1/8 corresponderán 3 días de mayo a septiembre y 4 días de octubre a abril.

Los días libres se prorratearán en cada periodo de reducción de jornada en atención a la media de días libres disfrutados en su base, especialidad y flota.

Cuando al piloto no se le haya podido asignar el período solicitado, en cuanto exista una vacante en dicho período, este se le asignará siguiendo el orden de petición por parte del piloto quien deberá solicitarlo por escrito a su Jefatura de Flota.

Se reducirán sus haberes en la proporción correspondiente, es decir se reducirán:

- Salario base.
- Antigüedad.
- Prima razón de viaje.
- Gratificación extraordinaria.
- Plus de transporte.
- Prima de responsabilidad de comandante.

Las variables no se prorratearán.

Los seguros de pérdida de licencia y planes de jubilación se abonarán al 100%.

Reducción de jornada voluntaria.

Aquellos pilotos que tengan una antigüedad en la empresa superior a 15 años podrán acogerse voluntariamente a una reducción de jornada de 1/4 de su jornada, en cómputo mensual. A partir de los 25 años de antigüedad en la

empresa, esta reducción podrá incrementarse hasta 1/3 de su jornada, en cómputo mensual. Podrá disfrutarse de este derecho siempre y cuando el porcentaje total de reducciones de jornada en cualquier modalidad no alcance un 10% de tripulantes por especialidad y flota y hasta ese límite de porcentaje. No obstante, lo anterior, en caso de alcanzarse o superarse el porcentaje del 10% referido, podrá disfrutarse un porcentaje máximo de un 2% adicional para este tipo de reducción.

El periodo correspondiente a la reducción de jornada se disfrutará por días consecutivos desde su inicio y hasta su finalización, repartiendo uniformemente a lo largo del mes.

Los periodos inicialmente se asignarán por orden de escalafón, una vez repartidos, los periodos vacantes se asignarán por estricto orden de solicitud, dentro de la misma especialidad y flota.

Se reducirán sus haberes en la proporción correspondiente, es decir se reducirán:

- Salario base.
- Antigüedad.
- Prima razón de viaje.
- Gratificación extraordinaria.
- Plus de transporte.
- Prima de responsabilidad de comandante.

Las variables no se prorratearán.

Los seguros de pérdida de licencia y planes de jubilación se abonarán al 100%.

ANEXO XIX

Texto original del convenio colectivo:

No existe.

Texto modificado:

«ANEXO XIX

Atribuciones del comandante

El comandante del vuelo recupera la capacidad de hacer upgrade a bordo únicamente para TTP de Air Europa y sus beneficiarios, siempre que éstos sean mayores de 12 años, únicamente en las flotas A330 y B787, sin menoscabar la comodidad de los pasajeros y cuidando siempre la imagen de nuestra Compañía.

Para contribuir a ello se establecen una serie de normas imprescindibles y obligatorias para hacer uso de las plazas de clase business:

- Será necesario un código de vestimenta adecuado para poder acceder a asientos de esta clase, además de un comportamiento ejemplar.
- Se evitarán los gestos de familiaridad entre el pasajero y la tripulación auxiliar, comportándose como si fuera un cliente de pago de esa clase.
- Se evitará, SÓLO si ello fuera posible, ocupar plazas al lado de otros pasajeros de pago de esta clase.

Código de vestimenta y comportamiento para volar en clase business:

- Mostrarán un comportamiento ejemplar, siendo discretos y respetuosos tanto con la tripulación como con el resto de los pasajeros, y manteniendo una actitud plenamente cooperativa evitando causar cualquier tipo de incomodidad o

distracción. Evitarán asimismo confraternizar con los miembros de la tripulación evitando la permanencia en los galleys salvo por motivo justificado y comportándose como un pasajero normal de clase business.

– El aspecto será cuidado y aseado, y la vestimenta y calzado adecuados a una estética formal o casual, quedando prohibido:

- Cualquier prenda con rotos o jirones.
- Ropa de deporte.
- Pantalones cortos y bermudas.
- Camisetas masculinas, con o sin mangas.
- Sandalias de playa.
- Sombreros o gorras de cualquier tipo.»

ANEXO XX

Texto original del convenio colectivo:

No existe.

Texto modificado:

«ANEXO XX

Protocolo implantación bidding para pilotos de AEA

Propósito:

El presente proyecto propone la implantación de un sistema módulo de gestión de las preferencias de programación, comúnmente denominado Preferential Bidding System (PBS), para el colectivo de pilotos de Air Europa en un plazo máximo de 18 meses desde su contratación.

El sistema PBS es un programa informático, usado por muchas compañías, que debe gestionar la programación de las tripulaciones utilizando un método de gestión de vuelos, tripulaciones y en última instancia, operativa de la compañía.

Objetivos:

El objetivo de este módulo es mejorar la calidad de vida del tripulante, añadiendo en el cálculo de las programaciones las preferencias de cada piloto, para que finalmente se cumplan parcialmente o por completo los requerimientos de los pilotos, siendo lo más eficiente posible e intentando respetar los siguientes parámetros:

- Tripulaciones.
- Seniority.
- Normativa.
- Convenio.
- Requerimientos de la operativa.

Adicionalmente, este nuevo módulo tiene que ser capaz de realizar las concesiones a los tripulantes sin generar un coste significativo a la compañía. Dichas concesiones serán, para todo el colectivo de pilotos, lo más justas posibles, con lo que hay que encontrar una fórmula de asignación que dote de equilibrio a las programaciones, además de aportar un alto grado de satisfacción.

Se pretende que el sistema se presente integrado en un módulo dentro de una aplicación y/o página web que integre la SGT y casillero digital y así facilitar el acceso a toda la información por parte del personal.

Reuniones de comités de desarrollo y seguimiento.

Durante los dos primeros meses del inicio de cada fase se convocarán las reuniones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha fase.

En estas reuniones se valorará, entre otras cuestiones, la inclusión de alguna mejora adicional, a instancias de las partes que sea viable implantar.

Además, para la supervisión del avance del proyecto y el cumplimiento de los objetivos del mismo se mantendrá al menos una reunión trimestral durante cada fase y en la que se revisara el porcentaje de satisfacción de los pilotos y en caso de estar por debajo de los límites establecidos se establecerán medidas correctoras.»

ANEXO XXI

Texto original del convenio colectivo:

No existe.

Texto modificado:

«ANEXO XXI

Acuerdo flota única de largo radio para comandantes

Con objeto de optimizar los recursos económicos de la compañía y los recursos humanos de cada una de las flotas, de minimizar el número de cursos de habilitación e igualar la política de progresión entre Comandantes y Copilotos, se establece que los comandantes de A330 pueden permanecer hasta un máximo de 6 meses en dicha flota cuando les correspondería cambiar al B787. Transcurrido ese periodo de 6 meses, se le programará el curso de habilitación del B787.

Adicionalmente, los comandantes de A330 que permanezcan en dicha flota cuando les correspondería cambiar a la del B787, recibirán la cantidad de 1.000 € brutos mensuales como compensación, desde el primer día que les hubiera correspondido dicha progresión, hasta que se les programe el curso de cambio a dicha flota. En caso de que renunciaran a ese cambio, o no superen dicho curso, dejarán de cobrar la cantidad mencionada.

Por lo anterior, durante el proceso de sustitución de flotas entre B787 y A330, la compañía podrá asignar a la flota de B787 comandantes de B737 o A330, en base a los criterios de optimización anteriores y del orden de escalafón.

La Dirección de Operaciones mantendrá informada, ante cualquier cambio en el plan de flota, a la representación sindical de los pilotos.

En caso de extinción anticipada de la flota de A330, aquellos pilotos Comandantes pertenecientes a ella dicha flota en el momento de la firma de este acuerdo, pasarán a la flota de B787 de forma inmediata y, si fuese necesario regresar pilotos, se haría por orden inverso a su puesto en el escalafón profesional, independientemente de la flota de origen y la fecha de adscripción.

Se entiende que cuando se unifique la flota de Largo Radio pertenecerán a dicha flota los Comandantes y Copilotos más antiguos según Escalafón Profesional (artículo 21) salvo renuncia voluntaria por escrito. En caso de regresión a otra flota, se hará por orden inverso de escalafón.»