

Fase IV. Cronograma: Meses 5-6:

Propuesta de indicadores y fuentes de información disponibles y/o de nueva implementación.

Propuestas de actuación para superar las dificultades encontradas en el acceso y utilización de los servicios asistenciales y para mejorar la calidad de los mismos.

Elaboración del informe final 1.

## ANEXO II

### Proyecto número 2: Alcohol y Violencia Doméstica

Fase I. Cronograma: Meses 1-2:

Revisión bibliográfica sobre el alcohol y violencia doméstica en España, 1995-2000.

Fase II. Cronograma: Meses 1-2:

Realización de entrevistas con «personas clave» en el área.

Fase III. Cronograma: Meses 3-5:

Identificación de las fuentes de información e indicadores disponibles relacionados con el tema objeto de la investigación.

Valoración de dichas fuentes de información e indicadores disponibles: Calidad de la información, accesibilidad de la misma, rapidez en la obtención de dicha información.

Valoración de las necesidades de recogida de información e indicadores relacionados con el tema objeto de la investigación.

Fase IV. Cronograma: Meses 5-6:

Propuesta de indicadores y fuentes de información disponibles y/o de nueva implementación.

Elaboración del informe final 2.

## ANEXO III

### Proyecto número 3: Alcohol y accidentalidad

Fase I. Alcohol y accidentes laborales. Cronograma: Meses 1-4:

Revisión bibliográfica sobre alcohol y accidentes laborales en España, 1995-2000.

Realización de entrevistas con «personas clave» en el área.

Identificación de las fuentes de información e indicadores disponibles relacionados con el tema objeto de la investigación.

Valoración de dichas fuentes de información e indicadores disponibles: Calidad de la información, accesibilidad de la misma, rapidez en la obtención de dicha información.

Valoración de las necesidades de recogida de información e indicadores relacionados con el tema objeto de la investigación.

Fase II. Alcohol y accidentes de tráfico. Cronograma: Meses 1-4:

Evolución de la presencia de alcohol en conductores fallecidos en accidentes de circulación en España.

Evolución de los resultados de las pruebas de alcoholemia realizadas en conductores de vehículos en España.

Fase III. Cronograma: Meses 5-6:

Elaboración del informe final 3.

(Código de Convenio número 9011340), que fue suscrito con fecha 29 de agosto de 2001 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa para su representación y de otra por la Sección Sindical del SEPLA en representación de los trabajadores y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo, Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

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

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

Madrid, 24 de octubre de 2001.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

## III CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO ENTRE LA EMPRESA «AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, SAU» Y LOS TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO

### Artículo 1. *Ámbito personal y funcional.*

Son partes concertantes del presente Convenio Colectivo de trabajo, por la parte Empresarial, la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, SAU» (en adelante AEA); y por parte de los Tripulantes Técnicos de vuelo, la representación elegida por los mismos, actualmente la Sección Sindical del SEPLA (en adelante la representación de los pilotos o Sección Sindical).

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

Se excluyen de este ámbito:

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

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

### Artículo 2. *Ámbito territorial.*

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

### Artículo 3. *Ámbito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tendrá vigencia desde la firma del mismo, una vez registrado por la autoridad laboral, hasta el 31 de diciembre de 2001.

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

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

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

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

### Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

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

# MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**21152** **RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2001, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del III Convenio Colectivo de trabajo entre la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, SAU» y los Tripulantes Técnicos de Vuelo.**

Visto el texto del III Convenio Colectivo de trabajo entre la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, SAU» y los Tripulantes Técnicos de Vuelo,

#### Artículo 6. *Comisión Paritaria de Interpretación.*

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

La representación de los Tripulantes Técnicos estará integrada como máximo por tres pilotos delegados sindicales. Los representantes de la Empresa serán nombrados libremente por ésta, hasta un máximo de tres miembros pertenecientes a AEA.

La Comisión ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su facultad será la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de las competencias de la jurisdicción laboral.

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

#### Artículo 7. *Comisión Paritaria de Seguimiento.*

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

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

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

#### Artículo 8. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

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

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

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

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

II. Cuando se pueda plantear por parte de Globalia y/o Air Europa el desarrollo de nuevas rutas u operaciones de complejidad superior, Globalia y/o Air Europa se comprometen a presentar al SEPLA Air Europa esta nueva operación y analizar conjuntamente la viabilidad y condiciones del desarrollo de la misma, de tal modo que si se pactan las condiciones especiales que eventualmente pudieran ser necesarias para desarrollarla, ésta se realice desde Air Europa.

#### Artículo 9. *Regulación de empleo.*

Deberá cumplir el requisito especificado en el anexo IX, punto 3.º, de este Convenio Colectivo.

No se podrá plantear expediente de regulación de empleo mientras existan vuelos bajo el indicativo de vuelo «AEA», o bien que sean comercializados por el grupo Globalia, realizados por empresa distinta a «Air Europa Líneas Aéreas, SAU».

Viajes Halcón y Travelplán podrán vender y comercializar cualquier vuelo de otra compañía o bien comercializar paquetes turísticos realizados por otras compañías aéreas siempre que se trate de compañías no participadas por el grupo Globalia. No se podrán ceder o alquilar líneas de AEA a otras compañías, mientras no haya vuelto o se le haya ofertado el retorno, siendo rehusado por el mismo, al último Tripulante Técnico Piloto cesado en virtud del expediente.

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la autoridad laboral competente, y no afectara a la totalidad de la plantilla, se considerará el escalafón administrativo en orden inverso entre la tota-

lidad de los Tripulantes Técnicos sin distinción de categorías profesionales. A estos efectos, la plantilla no afectada por la regulación de empleo deberá desglosarse entre Comandantes y Copilotos, pasando los Comandantes de menor antigüedad técnica que así les corresponda a realizar las funciones de la especialidad de copiloto, manteniendo no obstante los emolumentos como primero (salvo la prima de responsabilidad), hasta el número que haga falta para normalizar la composición de tripulaciones. Si desaparecieran las causas que hubieren originado la regulación de empleo se tenderá a volver a la situación de origen por el mismo orden de escalafón, y se hará en orden inverso al aplicado en el párrafo anterior. No podrá contratarse nuevo personal Tripulante Técnico Piloto por parte de AEA, hasta tanto en cuanto no se haya ofertado el trabajo a los que hubieren cesado como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla, siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que hayan ocupado los Tripulantes Técnicos implicados en el referido expediente, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas, y no haya transcurrido tres años de los respectivos ceses. En caso de aceptarse la oferta de trabajo, los contratos a suscribir lo serían «ex novo» y de acuerdo con las disposiciones legales de aplicación en estos casos.

A los efectos de regulación de empleo, el número mínimo de tripulaciones por avión será de 6 en la flota de B-737 y en la de B-757 y de 8 en la de B-767.

Se calcula que los cargos de Dirección de Operaciones, Subdirector de Operaciones y Jefe de Flota de B-767/B-757 contarán como 1,5 pilotos.

#### Artículo 10. *Dedicación y títulos.*

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

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

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

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

#### Artículo 11. *Salvaguarda de los intereses de la Empresa.*

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

#### Artículo 12. *Dedicación exclusiva.*

Los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a otra actividad profesional por cuenta ajena o propia, sin expresa autorización de AEA, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 14 y 35 del presente Convenio. En ningún caso podrá dedicarse a actividades aeronáuticas ajenas a las de AEA.

#### Artículo 13. *Régimen de vida.*

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

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

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

Artículo 15. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*

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

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

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

Artículo 16. *Alcance de las definiciones.*

Con el fin de desarrollar las definiciones legalmente establecidas y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en los artículos 17, 18 y 19 las definiciones de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo.

Artículo 17. *Tripulación.*

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

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

Artículo 18. *Pilotos. grupos laborales.*

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

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

Artículo 19. *Pilotos. Especialidades.*

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

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

Artículo 20. *Clasificación retributiva por niveles.*

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

Primer Piloto.

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

Segundo Piloto.

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

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

Artículo 21. *Escalafón profesional.*

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

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

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

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

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

Artículo 22. *Antigüedad administrativa.*

Vendrá determinada por la fecha de ingreso en la Empresa, computándose a estos efectos todo el tiempo trabajado en otros grupos profesionales en la plantilla de AEA.

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

Se considerará antigüedad técnica la fecha de nombramiento en el grupo, siempre que se alcance la especialidad correspondiente. En el caso de los Comandantes viene determinada por el nombramiento de primer piloto según el artículo 27, sobre Promoción. En el caso de los Copilotos, será la fecha de iniciación del curso teórico siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta sin necesidad de recibir más instrucción por causas personales de nivel técnico que 1/2 más de lo establecido como restricción por la DGAC en el reverso de su licencia; en otro caso, su fecha de antigüedad técnica será la de suelta en la especialidad.

Artículo 24. *Admisión e ingreso.*

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

Todos los Tripulantes Técnicos Pilotos que en adelante se precise contratar, lo serán como fijos discontinuos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel décimo, o bien como fijos en el grupo Segundos Pilotos, nivel noveno, dependiendo de su anterior experiencia como piloto, lo que será acordado previamente a la contratación con la Representación Sindical del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos en cada caso.

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

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

Los Pilotos de nivel 10 que realicen un curso de habilitación de tipo con cargo a AEA, deberán obligarse a suscribir contrato de trabajo con la misma y abonar el coste de dicho curso, hasta un máximo de 400.000 pesetas, durante el transcurso de los tres primeros años efectivos de la relación laboral.

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

**Artículo 25. Condiciones y pruebas de ingreso.**

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

Por seguridad en vuelo, todos los Tripulantes Técnicos Pilotos admitidos por AEA deberán dominar el mismo idioma cuando piloten juntos.

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

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

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

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

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

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

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

**Artículo 27. Promoción.**

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

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

- a) Que le corresponda según la antigüedad técnica.
- b) Estar en posesión del Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea.
- c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 4.000 horas, para lo cual se computarán a razón de 1,25 las realizadas en aviones de línea aérea de categoría igual o superior al Boeing 737.
- d) Poseer informe recominatorio favorable de las Jefaturas de Flota, Instrucción e Inspección.

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

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

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

A los únicos efectos de antigüedad técnica (escalafón profesional), los nombramientos de Primeros Pilotos se realizarán con la fecha de inicio del curso teórico de Primer Piloto, siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta en la especialidad sin necesidad de recibir más instrucción, por causas personales de nivel Técnico, que 1/2 más de la establecida como restricción por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en el reverso de su licencia.

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

En el supuesto de que para la promoción no fuese necesaria la realización del curso teórico de Primer Piloto por tenerlo superado con anterioridad, se considerará la fecha de inicio de dicho curso del grupo de

pilotos que estén en proceso de promoción el día de su suelta en la especialidad como su antigüedad técnica.

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

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

**Artículo 28. Renuncia a la promoción o progresión.**

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse y/o a la progresión de flota, sin perjuicio de lo establecido en esta materia en el artículo 31, perdiendo esos derechos durante dos años. La pérdida de estos derechos por dos años es solo a la flota ofrecida, y si existiese la incorporación de algún avión de peso máximo superior diferente al B-757/767 tendrían derecho a progresar aquellos con mayor antigüedad técnica, siempre que cumplan con los demás requisitos. Dicha renuncia deberá constar por escrito.

**Artículo 29. Promoción por cambio de nivel.**

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

a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive; y tres años en el nivel tercero y superiores.

b) Haber efectuado dentro de su especialidad un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, siempre que la falta de tales horas de vuelo sea imputable al piloto.

c) Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por AEA en dichos períodos, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta, como a los periódicos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

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

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

Queda exceptuado el caso de cambio de nivel del 10 al 9 de Segundos Pilotos, que se realizará automáticamente al cumplir los dos años de servicio en activo en AEA, o al cumplir los requisitos de experiencia en vuelo de 2.250 horas en aviones de peso máximo estructural al despegue de 14.000 kilogramos o superior, o reactores; 1.500 horas de B-737 o similar o superior, lo que ocurra antes de los tres requisitos, transformándose su contrato en fijo a tiempo completo si no lo tuviese.

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

**Artículo 30. Pérdida de capacidad.**

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

Durante el citado período, el trabajador percibirá un salario al menos igual al 90 por 100 de la suma de los conceptos fijos del nivel y categoría que ostentaba al cesar en vuelo, excepto la prima de responsabilidad en su caso; a saber: sueldo base, prima razón viaje, plus transporte y plus asistencia técnica, respetándose, en cualquier caso, el concepto «ad personam» de antigüedad en la misma proporción.

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

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

#### Artículo 31. *Progresión y regresión de Pilotos.*

A) Progresión: El cambio de flota a avión de peso máximo al despegue superior, esto es, de mayor categoría, se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten dando prioridad al orden de antigüedad técnica, requiriéndose para Comandantes un total de 5.000 horas de vuelo o superior. Las horas voladas en aviones de categoría tipo 737-300 o superior, serán multiplicadas por el factor 1.25. Todas las horas contempladas en este artículo y en el 27 deben ser de Piloto al mando o Segundo Piloto.

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 32. *Asignación a flotas de los Segundos Pilotos.*

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

#### Artículo 33. *Período de prueba.*

Los pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuera la forma de contratación. Excepto pacto en contra del interesado con la Empresa, haciendo ésta renuncia expresa al período de prueba. Superado el período de prueba pasarán a la plantilla, reconociéndoseles en ese momento, a todos los efectos, la antigüedad administrativa desde la firma del contrato.

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

#### Artículo 34. *Licencias.*

##### Licencias retribuidas:

AEA concederá licencia con derecho a retribución a los pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1) Dos días naturales, ampliables a cinco, siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, por enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres, hermanos, abuelos o nietos. A estos efectos los familiares políticos tendrán la misma consideración.

2) Dos días naturales, ampliables a cinco siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, en caso de alumbramiento de la esposa o compañera conviviente.

3) Un día natural, ampliable a dos, para asistir al funeral por los familiares relacionados en el punto 1).

4) Un día natural, ampliable a tres si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del piloto, por razón de boda de hijos, padres o hermanos, incluido el parentesco político.

5) Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

6) Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.

Por el tiempo indispensable para cumplir con un deber de carácter público inexcusable.

Para incorporarse a destacamento, residencia o destino, dos, tres o cuatro días respectivamente, y la mitad de estos días para reincorporarse a su base.

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

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

##### Licencia no retribuida:

Anualmente, como máximo tres pilotos de cada especialidad y flota tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días naturales ininterrumpidamente para asuntos particulares. Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Siempre que las necesidades de servicio lo permitan, se podrá incrementar el mencionado número de concesiones, por decisión discrecional de AEA. Durante las licencias no retribuidas que no excedan de quince días, AEA seguirá abonando los seguros. Este plazo de licencia podrá ser de hasta seis meses si así se establece de común acuerdo, no corriendo en este caso AEA con el coste de los seguros.

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

#### Artículo 35. *Excedencia voluntaria.*

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

No existirá para AEA obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existieran en tal situación un número de pilotos superior a uno por cada veinte o fracción, por cada especialidad dentro de cada flota.

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

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

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

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

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

antes de la fecha de inicio de la excedencia y solicitarlo por escrito tres meses antes de que se produzca dicha excedencia.

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

Los sobrecostos de instrucción que se le ocasionen a AEA por las circunstancias contempladas en este artículo irán con cargo al piloto.

#### Artículo 36. *Excedencia forzosa.*

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

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

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

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

#### Artículo 37. *Pilotos en suspensión de actividad.*

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

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

#### Artículo 38. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*

Teniendo en cuenta el alto grado de especialización de los pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, con el elevado coste que ello implica, las peticiones de baja voluntaria en AEA deberán notificarse por escrito con un preaviso mínimo de tres meses a la fecha en que se pretenda causar baja.

El incumplimiento por parte del piloto de la obligación de preavisar con la indicada antelación dará derecho a AEA a descontar de la liquidación de haberes del mismo el importe del salario de un día por cada día de retraso en el aviso.

#### Artículo 39. *Base.*

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

#### Artículo 40. *Base operativa.*

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

#### Artículo 41. *Destacamento.*

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

Los destacamentos voluntarios y forzosos se convocarán y asignarán por flota, especialidad y base, debiendo existir un acuerdo previo con la Sección Sindical.

Se aplicarán las normas 5.<sup>a</sup>, 6.<sup>a</sup>, 7.<sup>a</sup> y 9.<sup>a</sup> A, considerando la antigüedad técnica en lugar de la administrativa y la lista de puntuación para destacamentos, contenidas en el anexo I de este Convenio.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de dos meses, asignándose en orden inverso a la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad y base, de entre los que menor número de puntos tengan por destacamentos forzosos. Los gastos de hotel del primer mes de un

destacamento forzoso correrán por cuenta de AEA en el establecimiento habitual del resto de pilotos en esa localidad.

En caso de destacamento voluntario estos gastos cubrirán una semana.

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

#### Artículo 42. *Residencia.*

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

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

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

#### Artículo 43. *Destino.*

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

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

En caso de tomar carácter forzoso se asignará en orden inverso de antigüedad técnica de entre los que menor número de puntos tengan por destino forzoso en su flota y especialidad.

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

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

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

#### Artículo 44. *Actividad.*

##### A) Actividad laboral ordinaria.

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

Comprende los tiempos de actividad tanto aérea como en tierra.

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

##### B) Actividad extraordinaria.

Se computará como actividad fuera de los mínimos mensuales garantizados:

a) Aquella actividad laboral realizada al exceder el límite de actividad aérea continuada establecida por la DGAC. A efectos del número de aterrizajes para el cálculo del límite de actividad aérea no se tendrá en cuenta los vuelos en situación.

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

#### Artículo 45. *Actividad aérea.*

Es el tiempo computado desde la presentación y firma del tripulante Técnico Piloto en el aeropuerto, como mínimo 45 minutos antes de la hora programada; para realizar el servicio, hasta el momento de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completada la última etapa.

Los 30 minutos siguientes a la inmovilización en el aparcamiento una vez completada la última etapa, serán de actividad laboral ordinaria, pero no se computarán a los efectos del cálculo de actividad extraordinaria.

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

Entre dos períodos de actividad aérea habrá como mínimo un tiempo de descanso.

En aquellos casos en los que el traslado fuera de base desde el lugar de descanso al aeropuerto y viceversa exceda de treinta minutos, dicho tiempo en exceso se computará como actividad, salvo que vaya seguido de un día franco.

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

#### Artículo 46. *Actividad diurna.*

La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas «UTC».

#### Artículo 47. *Actividad nocturna.*

La comprendida entre las veintiuna y las ocho horas «UTC».

#### Artículo 48. *Servicio.*

Período de actividad asignado a un piloto por AEA.

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

#### Artículo 49. *Etapas.*

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

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

#### Artículo 50. *Límite de etapas.*

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

La Sección Sindical, conjuntamente con la Empresa, estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en veinticuatro horas, para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

#### Artículo 51. *Tiempo de vuelo.*

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

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

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

85 por 100 de la componente en cara del viento medio anual en esa ruta, según tablas «Boeing».

Velocidades reales.

Diez minutos de rodaje en aeropuertos pequeños y quince minutos en aeropuertos donde habitualmente sea necesaria la maniobra de retroceso.

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

Vuelos de duración hasta 90 minutos: 20 por 100.

Vuelos de duración entre 91 y 120 minutos: 15 por 100.

Vuelos de duración entre 121 y 180 minutos: 10 por 100.

Vuelos de duración superior a 180 minutos: Sin porcentaje.

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

En la flota B-757 y B-767, para los vuelos de larga duración o de características/circunstancias especiales, según vienen definidos en el artículo

lo 64 siguiente, se les añadirá un 25 por 100 más del tiempo a los perfiles. Los perfiles así incrementados serán publicados seguidos de las siglas «PE».

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

Los vuelos de corto y medio radio realizados con código IBE (Iberia), durante el acuerdo de fletamento suscrito por AEA, tendrán un coeficiente corrector del 15 por 100 de aumento.

Los perfiles establecidos se recogen en el anexo XI.

#### Artículo 52. *Descanso.*

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

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

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

#### Artículo 53. *Descanso parcial.*

A) En tierra.

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

El descanso parcial en tierra debe ser como mínimo de cuatro horas, de manera que permita una permanencia mínima en el lugar de descanso de tres horas, tal como establece la CO16-B de la DGAC, manteniéndose todas las demás condiciones del descanso normal reflejadas en el artículo anterior.

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

B) En vuelo.

Tiempo durante el cual un miembro de la tripulación queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo del sitio adecuado para el mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas o butacas, a no ser que debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por la DGAC.

#### Artículo 54. *Descanso reducido.*

Cuando por circunstancias verdaderamente excepcionales, y se pueda justificar que de manera puntual las necesidades de programación lo requieran, se podrá hacer uso del descanso reducido previsto en la CO 16-B de la DGAC, solamente una vez por quincena y nunca dos veces consecutivas. Después de dicho descanso reducido, solo se podrán realizar vuelos en situación o de una sola etapa de una duración máxima de cuatro horas de tiempo real de vuelo. Está pues limitado su uso a la resolución de incidencias que no hayan podido ser previstas con antelación.

#### Artículo 55. *Máximo de actividad aérea.*

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

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

#### Artículo 56. *Actividad aérea incrementada.*

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

Artículo 57. *Vuelos de situación, vuelos de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.*

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

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

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

Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo.

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

d) Vuelos cancelados.—Son aquellos vuelos que, después de la presentación de la tripulación a la firma, son cancelados. En estos casos, los Tripulantes Técnicos devengarán como actividad el tiempo que hayan estado a disposición de AEA.

Los vuelos realizados con código de Iberia que sean cancelados serán abonados como si se hubieran operado, siempre y cuando el tripulante no hubiera sido avisado con la debida antelación, es decir, que el vuelo le sea cancelado una vez presentado a la firma.

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

Artículo 58. *Actividad en tierra.*

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

El tiempo empleado devengará el 100 por 100 de actividad. Cuando se trate de simulador, a los instructores se les abonará, además, la hora al 100 por 100 como hora de vuelo dentro de mínimos. Sólo para los instructores se prorrateará la sesión dedicada al mismo, de acuerdo con días naturales, es decir, siempre que un período de simulador se efectúe dentro del mismo día, se prorrateará un día y si dicho período afecta a dos días se prorratearán dos.

Cuando se trate de instrucción en tierra, a los instructores se les prorrateará el día en minoración de los mínimos garantizados y si fuese simulador se les abonará como hora de vuelo dentro de mínimos.

Artículo 59. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Tripulante Técnico Piloto permanece a la inmediata disposición de la Empresa para serle asignado un servicio de vuelo. El tiempo mínimo de presentación y firma en el aeropuerto después de ser requerido para un servicio será de 60 minutos.

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

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

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

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

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

Artículo 60. *Día franco de servicio.*

Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante Técnico Piloto puede ser requerido para rea-

lizar un servicio. Este deberá serle asignado entre las 22:00 y las 22:30 horas locales del día anterior y para la iniciación de la actividad asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

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

Artículo 61. *Día libre.*

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

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

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

Artículo 62. *Días libres.*

1.º Los Pilotos disfrutarán de ciento veinticuatro días libres al año, en dos cómputos semestrales de sesenta días libres por piloto (períodos febrero-julio y agosto-enero), más cuatro días libres adicionales, de libre asignación por parte de la Dirección de la Empresa en las condiciones siguientes:

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

Nueve días mínimo de noviembre a abril.

Ocho días mínimo de mayo a octubre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. 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, 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.

13. Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, en uno de los meses en que se hayan programado 8 días libres, la devolución se producirá en el mes siguiente, figurando como LD.

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

16. 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.

#### Artículo 63. *Vacaciones. Tiempo de recuperación y enfermedad.*

Periodo de treinta días naturales o fraccionados en dos turnos de quince días, que disfrutarán anualmente todos los pilotos con carácter retribuido. Los pilotos que no lleven un año al servicio de AEA tendrán derecho a la parte proporcional.

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

Cobro de los conceptos retributivos fijos correspondientes.

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

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

Cobro de los conceptos retributivos fijos correspondientes.

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

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

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

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

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

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

En caso de que AEA no programase dentro del año las vacaciones solicitadas a un piloto dentro del año natural, se devengarán cinco días extras acumulables al resto de vacaciones.

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

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

Cuando un Piloto cause baja por IT por un período superior a diez días durante su periodo de actividad normal, y esté efectivamente de baja en el momento en que le toque iniciar un período de vacaciones (acorde con la programación inicial de vacaciones para todos y cada uno de los miembros del colectivo de Pilotos), AEA efectuara un cambio en la programación inicial de vacaciones para dicho Piloto, teniendo en cuenta el criterio de disponibilidad de vacaciones y dentro del período natural que contemple la programación inicial (año natural más enero). La reprogramación se realizará por el número de días de baja que coincidan con los días de vacaciones previamente establecidos.

#### Artículo 64. *Vuelos de características especiales.*

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

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

La Dirección de Operaciones remitirá a la representación sindical copia de las peticiones de vuelos de autorización especial cursadas a la DGAC.

#### 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.

La representación sindical 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.

Dicha programación se publicará como mínimo con periodicidad quincenal.

Ambas condiciones se cumplirán excepto en caso de acuerdo puntual en contra pactado con los representantes sindicales. La Dirección de operaciones procurará publicar la programación de servicios por meses completos.

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

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 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 mas 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. Asimismo 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.

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

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

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

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

Si el servicio asignado a un piloto durante una imaginaria implica la alteración de los servicios programados para los días siguientes, se computará a los efectos del máximo de cambios establecido anteriormente sólo cuando los cambios afecten a más de dos días, salvo para una larga distancia de duración superior a dos días, en cuyo caso, por cada dos días de duración se computará un día de cambio a los efectos del límite de cambios establecido.

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

3.º Retrasos: En el caso de un retraso previsto en el servicio programado que se detecte antes de la firma se notificará al tripulante. La notificación se hará por vía telefónica, con una antelación no mayor de una hora y media sobre la hora de presentación inicialmente prevista, con el objeto de no interrumpir el descanso. En los casos en que la duración de los traslados hotel-aeropuerto sea superior a media hora, se sumará el tiempo en exceso a la antelación anterior. A esta primera notificación, en casos de demora indefinida, seguirá otra dentro de las cuatro horas siguientes en la que se fijará una nueva hora de presentación.

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

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

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

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

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

Artículo 66. *Conceptos retributivos.*

La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde del día 1 de enero de 2001.

La subida, para todos los conceptos salariales para el año 2001 ha sido del 3 por 100, revisable el día 1 de febrero de 2002, para igualarla al IPC real del año 2001, en caso de que este fuera mayor.

Los pilotos percibirán sus haberes mensualmente, como máximo el día 1 del mes siguiente al de su devengo si es hábil, si no, el día hábil inmediatamente posterior. Los haberes se harán efectivos mediante talón o transferencia bancaria, a elección de la Empresa.

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

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

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

Retribuciones fijas:

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

Retribuciones variables:

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

Otras retribuciones:

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

Artículo 67. *Salario base.*

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

Artículo 68. *Antigüedad.*

Con la firma del primer Convenio se suprimió y dejó sin efecto el devengo del complemento por antigüedad regulado en el artículo 61 de la derogada Ordenanza Laboral para las Compañías de Vuelos «Charter» (Orden de 26 de noviembre de 1974) y en cualquier otra norma, pacto o convenio que lo regule o pueda regularlo. No obstante, se respetará como condición «ad personam» tal complemento a los pilotos que percibiesen alguna cantidad por este concepto, así como la cantidad que correspondía por el vencimiento que estuviese en trance de adquisición.

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

Artículo 69. *Plus de Transporte.*

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

Artículo 70. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los pilotos percibirán como complemento periódico de vencimiento superior al mes una gratificación extraordinaria el 20 de junio y otra

el 20 de diciembre, equivalentes cada una de ellas al salario base, anti-güedad en su caso y prima razón viaje.

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

#### Artículo 71. *Dietas por destacamento.*

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

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

#### Artículo 72. *Dieta por residencia o destino.*

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

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

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

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

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

#### Artículo 74. *Prima horaria.*

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

#### Artículo 75. *Prima por actividad.*

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

#### Artículo 76. *Prima de actividad nocturna.*

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

Se considerarán trabajos nocturnos los realizados entre las veintiuna UTC y las ocho UTC horas. Cuando la actividad comprenda un período igual o superior a cuatro horas dentro de este horario se percibirá toda la actividad como nocturna.

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

#### Artículo 77. *Prima productividad.*

La SS y la Dirección de Air Europa se comprometen a encontrar una fórmula para primar la productividad colectiva, medida en horas bloque/piloto-año, así como la puntualidad de la compañía, hasta un importe equivalente al 10 por 100 del salario bruto de los pilotos.

#### Artículo 78. *Licencia retribuida.*

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

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

a) Vuelos de Situación: En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 57, los Tripulantes Técnicos percibirán el 100 por 100 de la cantidad que corresponda al perfil, con valor de la prima de hora tipo 1.

Si la situación se realiza en una flota no operada por AEA se tomarán los tiempos perfil de las flotas de 737, 757 ó 767, por este orden de prioridad.

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

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

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

#### Artículo 80. *Dieta.*

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

#### Artículo 81. *Cómputo de dietas.*

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

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

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

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

5. Para determinar el horario del día se tomará como referencia el horario «UTC».

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

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

#### Artículo 82. *Anticipo de dietas.*

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

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

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

#### Artículo 83. *Anticipos.*

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

#### Artículo 84. *Uniformidad.*

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

El vestuario a suplir por la Empresa será:

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

La uniformidad es propiedad de AEA y el piloto tiene la obligación de cuidarlo y hacer siempre del mismo el uso adecuado.

#### 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 dando su opinión.
5. Los desayunos, comidas y cenas de los pilotos se suministrarán siempre que la actividad esté comprendida entre las cinco y las diez horas, las trece y las dieciséis horas y entre las veinte treinta y las veinticuatro horas respectivamente, que siempre serán horas locales del lugar donde se inicia el servicio.

#### Artículo 86. *Alojamiento.*

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

La contratación del alojamiento en los hoteles se hará directamente por AEA, siempre que ello sea posible.

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

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

#### Artículo 87. *Transporte en base.*

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

AEA se compromete, coadyuvando para ello la Sección Sindical del SEPLA, a obtener el mismo tratamiento de tarifas en el aparcamiento aeroportuario que tiene el personal de tierra para los pilotos. En virtud del compromiso asumido por AEA en el Art. 86 del Convenio precedente, AEA asumirá el 50 por 100 de la diferencia de tarifas disfrutados por el personal de tierra y el abonado por el piloto, previa justificación del servicio e importe abonado.

#### Artículo 88. *Transporte fuera de base.*

Será facilitado por AEA y a cargo de ella.

#### Artículo 89. *Accidentes «in itinere».*

AEA, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a los pilotos que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión de traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo a su domicilio o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar

cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a: itinerarios normales; medios adecuados; y en tiempo razonable.

Todo ello sin perjuicio de la calificación que en cada caso, bien la entidad gestora de accidentes, bien la jurisdicción correspondiente puedan determinar.

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

#### Artículo 90. *Uso de billetes.*

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

- a) Vuelos en general; sujeto a espacio, sin limitación, al 100 por 100 de descuento.
- b) Vuelos regulares; 15 por 100 de descuento sin limitación, con reserva de plaza.

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

Air Europa hará todos los esfuerzos necesarios para conseguir que Iberia acepte el facilitar billetes ID 90 sujetos a espacio en los vuelos operados por Air Europa con código Iberia.

Si antes del 31 de diciembre de 1998 no se hubiese conseguido esta petición, Air Europa se compromete a ofertar paquetes vacacionales con descuento a los Pilotos de la Compañía y a sus familiares en primer grado en condiciones que serán discutidas y acordadas previamente con la Sección Sindical.

Alternativamente, se podrá acordar un número de billetes anual equivalente a los indicados en el primer párrafo en las rutas operadas por Air Europa.

#### Artículo 91. *Enfermedad o accidente fuera del territorio.*

El personal que se halle en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrá pleno derecho a que AEA, a través de los seguros sociales obligatorios o, en defecto de éstos, por la entidad de asistencia sanitaria concertada, garantice los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estimen oportuno, siendo a cargo de dicha garantía los gastos de dicho traslado, siempre dentro de los límites y condiciones legalmente establecidos o determinados en las pólizas de seguros correspondientes.

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

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

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

AEA asume el abono de las primas de los planes de jubilación o seguros de vida concertados por los tripulantes técnicos pilotos, fijos de plantilla, aportando las cantidades de la tabla siguiente (para cantidades inferiores abonará el 50 por 100):

#### *Primeros Pilotos*

Nivel	Cantidad contratada	Cantidad abonada 01/01	Efectos
1 A	81.788	67.039	
7	81.788	67.039	
6	81.788	67.039	
5	114.499	93.852	
4	147.212	120.666	
3	179.926	147.480	

Nivel	Cantidad contratada	Cantidad abonada 01/01	Efectos
2	212.637	174.293	
1	245.350	201.107	
1 C	278.062	227.920	
1 B	310.775	254.734	
1 A	343.487	281.547	

### Segundos Pilotos

Niveles 9 y 10 no perciben ninguna cantidad en concepto de Plan de Jubilación.

Nivel	Cantidad contratada	Cantidad abonada 01/01	Efectos
8	49.071	32.714	
7 en adelante	65.425	43.617	

El exceso de la prima resultante irá por cuenta del Piloto, que deberá justificar su pago ante AEA mediante exhibición de los correspondientes recibos.

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

En todo caso se respetarán «ad pesonam» las cantidades superiores, que individualmente se percibiesen antes de la firma del II Convenio Colectivo, por estos conceptos.

### 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 del 100 por 100 del importe de los seguros de pérdida de licencia contratados por los Tripulantes Técnicos Pilotos, incrementada en el caso de los primeros Pilotos en un 39 por 100; en el de los segundos en un 25 por 100. Para los segundos Pilotos encuadrado en los niveles 9 y 10 se establece el tope de 25.000 pesetas brutas mensuales.

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

### Artículo 94. Seguridad Social Complementaria.

#### A) Enfermedad y maternidad.

A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad temporal (IT) derivada de enfermedad común, accidente no laboral o maternidad, la Empresa garantiza a los Pilotos el complemento preciso para que, sumando a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 de las retribuciones fijas garantizadas según el artículo 66. Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiere a las gratificaciones extraordinarias que se especifican en este Convenio.

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

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

#### B) Accidente de trabajo y enfermedad profesional.

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

#### C) Normas comunes.

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma a la Empre-

sa el correspondiente parte de baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes de confirmación hasta producirse el alta.

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

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

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

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

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

### Artículo 95. Traslado de cadáveres.

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

### Artículo 96. Imposición de sanciones.

1.º Antes de imponer una sanción por falta grave o muy grave, o la retirada del cargo de Comandante como consecuencia de posibles faltas cometidas por un Piloto, AEA someterá preceptivamente la cuestión a una comisión de disciplina.

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

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

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

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

3.3 En cuanto a calificación de faltas y sanciones, ambas partes se remiten expresamente a la derogada Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos «Charter», Orden de 26 de noviembre de 1974, que se transcribe salvo error u omisión en el anexo V.

3.4 Al efecto de dar un tratamiento específico al procedimiento de imposición de sanciones por falta muy grave, en los supuestos que así se contemplan en el régimen de faltas y sanciones que recoge el Convenio Colectivo, se acuerda, que en el caso de despido, la Comisión se regirá además por los siguientes criterios:

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

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

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

- 1.<sup>a</sup> Suspensión de empleo y sueldo de 16 días a 60 días.
- 2.<sup>a</sup> Inhabilitación durante seis meses para ejercer de comandante. En el caso de Segundo Piloto, inhabilitación durante seis meses para la promoción.
- 3.<sup>a</sup> Despido.

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

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

- a) Indemnización para un Comandante:

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

Con una antigüedad de hasta 8 años: 45 millones.

Con una antigüedad de más de 8 años: 55 millones.

- b) Indemnización para un Segundo Piloto:

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

Con una antigüedad de hasta ocho años: 30 millones.

Con una antigüedad de más de ocho años: 35 millones.

#### Artículo 97. *Calificaciones profesionales y Comisión Técnica.*

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

En caso de conflicto de competencia Técnico-profesional (inspecciones, instrucción, selección y contratación de nuevos Pilotos, promociones, etc.) AEA acepta la designación de dos pilotos, uno de cada flota, nombrados por la Representación Sindical de los Pilotos para el asesoramiento en la resolución de dichos conflictos.

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

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

Cuando, como resultado de inspecciones o verificaciones de carácter Técnico-profesional, la Empresa emprenda acciones de carácter laboral de las referidas en el artículo 96 del presente Convenio contra un Tripulante Técnico Piloto, el Tripulante afectado tendrá derecho a solicitar a su Representación, a través de los asesores precitados, el nombramiento de un Inspector de la Empresa para que asista a una nueva inspección en el simulador; dicho Inspector de la Empresa elaborará un informe para tal Representación, a la que se someterá el caso.

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

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

#### Artículo 98. *Mantenimiento de garantías.*

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

#### Artículo 99. *Responsabilidad civil.*

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

#### Disposición final. *Cláusula derogatoria.*

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

## ANEXO I

### Procedimientos de vacaciones y destacamentos

#### *Vacaciones*

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

#### 2. Lista de puntuación.

Mes: Enero. Primera quincena: 8. Segunda quincena: 6.

Mes: Febrero. Primera quincena: 6. Segunda quincena: 6.

Mes: Marzo. Primera quincena: 6/10\*. Segunda quincena: 6/10\*.

Mes: Abril. Primera quincena: 8/10\*. Segunda quincena: 8/10\*.

Mes: Mayo. Primera quincena: 8. Segunda quincena: 10.

Mes: Junio. Primera quincena: 10. Segunda quincena: 12.

Mes: Julio. Primera quincena: 12. Segunda quincena: 12.

Mes: Agosto. Primera quincena: 12. Segunda quincena: 12.

Mes: Septiembre. Primera quincena: 10. Segunda quincena: 8.

Mes: Octubre. Primera quincena: 6. Segunda quincena: 6.

Mes: Noviembre. Primera quincena: 6. Segunda quincena: 6.

Mes: Diciembre. Primera quincena: 6. Segunda quincena: 12.

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

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

4. En el supuesto de disfrutar vacaciones en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

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

6. Los Pilotos de nuevo ingreso en la plantilla del personal de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

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

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

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

A) Para los turnos solicitados libremente por el Piloto, tendrá prioridad el de menor puntuación y en el caso de existir igualdad, el peticionario

que tenga menor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

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

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

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

#### Destacamentos, residencias y destinos

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

2. Lista de puntuación:

Destacamento nacional: 2 puntos por mes.

Destacamento internacional: 4 puntos por mes.

Residencia nacional: 12 puntos por año.

Residencia internacional : 24 puntos por año.

Destino nacional : 6 puntos por año.

Destino internacional: 12 puntos por año.

### ANEXO II

#### Tablas salariales

Nivel	Salario base	P.R. Viaje	P. Transporte	A. Técnica	H. Vuelo I	H. Vuelo II	Act. Laboral	P. Imag.	Noct.
1 A	397.364	298.023	19.868	85.859	9.236	10.388	1.987	27.707	1.103
1 B	397.364	290.737	19.868	85.859	9.003	10.157	1.920	27.009	1.103
1 C	397.364	283.452	19.868	85.859	8.772	9.924	1.854	26.316	1.103
1	397.364	276.168	19.868	85.859	8.540	9.693	1.788	25.620	1.103
2	397.364	268.893	19.868	85.859	8.309	9.460	1.722	24.926	1.103
3	397.364	261.596	19.868	85.859	8.077	9.230	1.656	24.230	1.103
4	397.364	254.312	19.868	85.859	7.844	8.998	1.590	23.533	1.103
5	397.364	247.028	19.868	85.859	7.613	8.776	1.524	22.837	1.103
6	397.364	239.743	19.868	85.859	7.381	8.533	1.458	22.143	1.103
7	397.364	232.458	19.868	85.859	7.148	8.302	1.391	21.443	1.103
8	397.364	225.172	19.868	85.859	6.916	8.070	1.323	20.751	1.103

Prima Comandante 737: 226.696 pesetas/mes.

Prima Comandante 757/767: 243.522 pesetas/mes.

Segundo Piloto:

Nivel	Salario base	P.R. Viaje	P. Transporte	A. Técnica	H. Vuelo I	H. Vuelo II	Act. Laboral	P. Imag.	Noct.
1 A	278.154	231.796	19.868	85.859	6.557	7.617	1.457	19.670	785
1 B	278.154	224.510	19.868	85.859	6.326	7.356	1.392	18.976	785
1 C	278.154	217.224	19.868	85.859	6.092	7.153	1.323	18.277	785
1	278.154	209.939	19.868	85.859	5.861	6.921	1.258	17.583	785
2	278.154	202.656	19.868	85.859	5.628	6.690	1.235	16.887	785
3	278.154	195.371	19.868	85.859	5.399	6.458	1.192	16.194	785
4	278.154	188.086	19.868	85.859	5.166	6.225	1.059	15.497	785
5	278.154	180.798	19.868	85.859	4.934	5.995	994	14.803	785
6	278.154	173.515	19.868	85.859	4.702	5.762	926	14.107	785
7	278.154	166.230	19.868	85.859	4.472	5.532	860	13.415	785
8	278.154	158.946	19.868	85.859	4.239	5.299	796	12.713	785
9	236.431	135.103	19.868	85.859	3.802	4.503	676	10.806	667
10	166.893	95.366	19.868	59.367	2.541	3.179	476	7.626	471

Prima F/O Seg. en vuelo: 56.087 pesetas/mes.

Prima Inspección: 112.176 pesetas/mes.

Prima Jefatura de Flota: 224.351 pesetas/mes.

Prima Inspección de Vuelo: 112.176 pesetas/mes.

Prima Vuelos Aut. Esp.: 25.586 pesetas/mes.

Prima Jefatura Seg. Vuelo: 168.263 pesetas/mes.

Prima Instrucción en Tierra: 56.087 pesetas/mes.

### ANEXO III

#### Importe de las dietas

Con efectos del día 1 de enero de 1996, las dietas tendrán las siguientes cuantías:

a) Dieta nacional: 7.200 pesetas.

b) Dieta internacional: 13.100 pesetas.

Cuando la dieta sea en territorio fuera de Europa, pernoctando en el mismo, se devengarán 100 dólares por día, en lugar de los importes regulados en la letra b) anterior.

En relación al artículo 86, al no disponer de desayuno en el hotel de Nueva York, y mientras dure esta circunstancia, se compensará dicho gasto con un incremento de 8 dólares en todos los vuelos a dicha ciudad.

### ANEXO IV

#### Representación de los Tripulantes Técnicos

AEA reconoce como representantes del mismo a cinco delegados sindicales de dicha Sección Sindical, según el artículo 10.3 de la Ley Orgánica de 2 de Agosto de 1985, 11/1985, de Libertad Sindical.

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

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

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

Se incluirán en la programación los cinco días solicitados teniendo en cuenta que se programará como un servicio con hora de inicio y finalización, siendo éstas las diez y las veinte horas locales respectivamente. Esta franja horaria supone el uso de ocho horas de crédito sindical para las actividades sindicales. Asimismo, se programará el descanso reglamentario antes del inicio de la actividad sindical y el descanso de diez treinta después del período programado de Garantía Sindical.

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

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

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

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

## ANEXO V

### Faltas y sanciones

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> FALTAS

##### Artículo 67.

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

##### Artículo 68.

Son faltas leves:

Primero.—Dos faltas de puntualidad en un mes sin estar desplazado.  
Segundo.—Faltar un día al trabajo sin estar desplazado.

Tercero.—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.

Cuarto.—Los pequeños descuidos en la realización del trabajo y en la conservación de las máquinas, herramientas y materiales.

Quinto.—La inobservancia a los Reglamentos y órdenes de servicio, así como la desobediencia a los mandos, en materia leve.

Sexto.—La falta de aseo y limpieza personal.

Séptimo.—No atender al público con la diligencia y corrección debidas.

Octavo.—No comunicar a la empresa los cambios de domicilio o los datos necesarios para la Seguridad Social.

##### Artículo 69.

Son faltas graves:

Primero.—Más de tres faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo cometidas durante un período de treinta días.

Segundo.—Faltar dos días al trabajo durante un período de tres meses sin causas que lo justifique.

Tercero.—Dos faltas de puntualidad en un mes estando desplazado.

Cuarto.—Faltar un día al trabajo estando desplazado.

Quinto.—Entregarse a juegos, cualesquiera que sean, durante la jornada de trabajo.

Sexto.—La desobediencia a los superiores o, en su caso, a los técnicos en materia de trabajo.

Séptimo.—Simular la presencia de otro trabajador, firmando o fichando por él.

Octavo.—La imprudencia o negligencia en actos de servicio.

Décimo.—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.

##### Artículo 70.

Son faltas muy graves:

Primero.—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.

Segundo.—Faltar al trabajo durante dos días al mes sin causa justificada.

Tercero.—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.

Cuarto.—Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos en materias útiles, herramientas, máquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la empresa.

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

Sexto.—La simulación de enfermedad o accidente.

Séptimo.—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.

Octavo.—La continuidad y habitual falta de aseo y limpieza de tal índole que produzca queja justificada de sus compañeros de trabajo.

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

Décimo.—Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados a la empresa.

Undécimo.—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.

Duodécimo.—Dedicarse a actividades que evidentemente impliquen competencia a la empresa.

Decimotercero.—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.

Decimocuarto.—La blasfemia habitual.

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

Decimosexto.—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.

Decimoséptimo.—Las no consignadas en los párrafos anteriores y que figuraran incluidas en alguno de las causas el artículo 77 de la Ley de Contrato de Trabajo, o en el artículo 158 y 157 de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960, para el personal que desarrolle su actividad en vuelo.

#### SECCIÓN 3.<sup>a</sup> SANCIONES

##### Artículo 71.

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.

##### Artículo 72.

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.<sup>a</sup> Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis días a sesenta días.

2.<sup>a</sup> Inhabilitación durante seis meses para ejercer de comandante.

En el caso de segundo Piloto, inhabilitación durante seis meses para la promoción.

3.<sup>a</sup> 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.

#### Artículo 73.

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

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

### ANEXO VI

#### Nóminas

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

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

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

### ANEXO VII

#### Ratio de tripulaciones

Las plantillas de Pilotos serán las necesarias para desarrollar la operación, cumpliendo con todo lo establecido en el Convenio Colectivo respecto a vacaciones, días libres, instrucción, etc., y con los márgenes necesarios para cubrir imprevistos (bajas por enfermedad, imaginarias, etc.), estableciéndose unos ratios mínimos de:

- 5,5 tripulaciones por avión para la flota de B-737.
- 5 para la flota de B-757.
- 6 para 767.

que serán acordados anualmente con la Seguridad Social, si la experiencia demostrara que no son los adecuados. Únicamente a efectos de un expediente de regulación de empleo, se mantiene que el número mínimo de tripulaciones por avión será de 6 en las flotas de B-737 Y B-757 y de 8 en la flota de B-767.

Se calcula además que los cargos de Director de Operaciones, Subdirector y Jefatura de Flota de B-767/B-757 contarán como 1,5 Pilotos.

Los comandantes provenientes de Air Europa Canarias, que ya lo eran a fecha 24 de noviembre de 1999, no contarán a efectos del ratio mínimo de tripulaciones establecido, hasta el momento en que les hubiera correspondido la promoción sobre la base de su antigüedad administrativa, según se contempla en el vigente Convenio Colectivo, y en ese momento y con esa fecha consolidarán la antigüedad técnica de Primer Piloto.

Mientras los comandantes de Air Europa Canarias no cuenten a los efectos del ratio mínimo de tripulaciones (según se define en el punto anterior) no podrán optar por el cambio de base.

### ANEXO VIII

#### Edición y publicación del Convenio

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

### 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.

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

3. No se incoarán expedientes de regulación de empleo, sin acuerdo de la S.S. de SEPLA en Air Europa, en el escalafón de Pilotos de Air Europa, mientras exista producción con medios ajenos a Air Europa dentro del Grupo Globalia.

4. De existir producción con medios ajenos, en la programación se atenderá a la calidad de producción correspondiente a los Pilotos de Air Europa.

5. No se utilizará ningún sistema de externalización de la producción dentro del Grupo Globalia, con la excepción de la franquicia y los apoyos puntuales previstos en los puntos siguientes.

6. El crecimiento de la producción del Grupo Globalia será siempre a través de la matriz Air Europa.

7. Con objeto de facilitar el desarrollo del Grupo Globalia, y simultáneamente conseguir una protección efectiva de los puestos de trabajo de Air Europa, se acuerda que ninguna franquicia producirá una reducción de la producción de Air Europa, limitándose a utilizar aviones de hélice de hasta 80 plazas de certificación máxima o reactores de hasta 50 plazas de certificación máxima.

8. 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. Quincenalmente la Dirección de Air Europa facilitará a la S. S. información sobre los apoyos puntuales previstos y las causas que los motivan.

9. El Grupo Globalia renuncia expresamente a cualquier tipo de segregación de la producción de Globalia en otra u otras compañías aéreas.

10. Banalización en Air Europa Canarias.

10.1 Los aviones de Air Europa Canarias solamente podrán ser operados por Pilotos pertenecientes al escalafón de Air Europa.

10.2 El número máximo de aviones de Air Europa Canarias será de seis.

10.3 El tipo de avión operado por Air Europa Canarias, será el B-737 (en cualquiera de sus series).

10.4 La fórmula para operar los aviones del Air Europa Canarias será la banalización conforme a lo establecido en el artículo 14 del presente Convenio, y siempre de manera voluntaria.

10.5 En cumplimiento de lo establecido en el citado artículo 14, se desarrollan a continuación las condiciones de banalización:

10.5.1 Duración indefinida con preaviso de un año para cesar en la situación de banalización.

10.5.2 La prioridad para pasar a la situación de banalización de los Tripulantes Técnicos Pilotos que voluntariamente la soliciten, será la siguiente:

Pilotos de Air Europa con base en Canarias (incluidos los antiguos Pilotos de Air Europa Canarias).

Resto de Pilotos de Air Europa, por orden de antigüedad técnica. Para los comandantes interesados en esta opción, la base de Canarias tendrá carácter de base operativa. Air Europa se obliga a correr con los gastos de desplazamiento entre la base y la base operativa cuando el tripulante lo solicite para incorporarse antes y después de sus días libres, así como el alojamiento de estos comandantes en el hotel habitual de los Tripulantes Técnicos Pilotos en la base operativa.

10.5.3 Si a cualquier Tripulante Técnico en situación de banalización le llegara la promoción, cesará en la situación de banalización, pudiendo permanecer en dicha situación de banalización para poder optar a la progresión, salvo renuncia voluntaria a la progresión.

10.5.4 Si cualquier Tripulante Técnico en situación de banalización optase por un cambio de base, permanecerá en esta situación de banalización hasta que, una vez dado el preaviso previsto en el punto 10.5.1, pudiera cesar en la misma. No obstante, la vacante en dicha base se le mantendrá a todos los efectos hasta que, una vez finalizada la banalización, dicho Tripulante Técnico se pudiera incorporar a la misma.

10.5.5 Los Tripulantes Técnicos en situación de banalización y mientras permanezcan en ella, no podrán optar voluntariamente, ni ser requeridos de manera forzosa, a las situaciones de destacamento, residencia y destino.

10.5.6 Nunca podrá existir ni promoción ni progresión dentro de Air Europa Canarias, pues la primera queda restringida al escalafón único de Air Europa, y la segunda no cabe, pues Air Europa Canarias, tal y como se establece en el punto 10.3, solamente tiene un tipo de avión (B-737).

10.5.7 El resto de condiciones tanto laborales como retributivas no contempladas en los puntos anteriores serán las del vigente Convenio Colectivo de Air Europa.

10.5.8 A los efectos de derechos de días libres para la incorporación y retorno, la banalización tendrá la misma consideración que el destino, siempre que esta banalización suponga un cambio de base operativa.

10.5.9 Los Tripulantes Técnicos Pilotos en situación de banalización dependerán funcional, jerárquica y operativamente de la Dirección de Operaciones de AEA.

#### ANEXO X

##### Optimización de los Pilotos a las bases

Las partes acuerdan abordar la problemática con la intención de dotarse de los instrumentos necesarios para asegurar un correcto desarrollo de la operación.

#### ANEXO XI

##### Perfiles de vuelo

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

Los perfiles que forman parte del acervo económico del Piloto, según el artículo 51, son los publicados en enero del año 2001.

#### ANEXO XII

##### Reconocimiento a la representación sindical

Con objeto de dar mayor claridad al reconocimiento que por parte de AEA se hace de la representación de los TTP y para que pase a formar parte del presente Convenio Colectivo, pasa a transcribirse en su totalidad la cláusula acordada entre las partes de fecha 11 de julio del 2001.

I. Que, en fecha 12 de diciembre de 1994, la entidad «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima» y la Sección Sindical del SEPLA en la misma suscribieron el I Convenio Colectivo de Trabajo entre aquella y los Tripulantes Técnicos de vuelo, en el que se recoge, como anexo IV, que la entidad «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima» acepta y reconoce como único interlocutor válido del colectivo comprendido en su ámbito personal a la Sección Sindical del SEPLA en «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», siempre y cuando ésta reúna la mayoría representativa de dicho colectivo. Reconocimiento que aparece ratificado nuevamente en el vigente II Convenio Colectivo de Trabajo para Tripulantes Técnicos de vuelo firmado el 23 de octubre de 1997.

II. Que, en fecha 12 de julio de 1999, la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA) y los Sindicatos CC.OO. y UGT suscribieron el II Convenio Colectivo Supraempresarial para el Sector del Transporte Aéreo, cuyo ámbito funcional comprende a la entidad «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», y de cuyo ámbito personal se excluye, expresamente, a los trabajadores contratados por las empresas afectadas como tripulante técnicos de vuelo, en el que se recoge la posibilidad de constituir comités intercentros de empresa, posibilidad hecha realidad por acuerdo de la Comisión Negociadora del citado Convenio Colectivo, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 17 de mayo de 2000, en virtud de Resolución de la Dirección General de Trabajo de 3 de mayo de 2000.

III. Que, dado que el Comité Intercentros creado en razón del Convenio Supraempresarial para el Sector aéreo afecta sólo a la totalidad de los sujetos a los que resulta de aplicación el convenio colectivo que lo crea, siendo, además, que dicho Convenio Colectivo, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 180, mandata en su capítulo XI, artículo 60 a las partes negociadoras del Convenio para desarrollar un acuerdo sobre constitución y funcionamiento antes del 30 de junio de 1999, y toda vez que el acuerdo se alcanzó en fecha muy posterior a la fecha máxima autorizada, y fue acordada su publicación por resolución de 3 de mayo del 2000. Se entiende que el comité intercentros, por lo antedicho, carece de funciones que puedan afectar al colectivo de Pilotos.

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

#### ACUERDOS

Primero.—La entidad «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», en cumplimiento de lo prevenido en el anexo IV del II Convenio Colectivo de Trabajo suscrito con la Sección Sindical del SEPLA, reconoce a ésta como único interlocutor válido del colectivo de Pilotos incluido en el ámbito personal del mismo, en tanto ostente la representación mayoritaria del mismo, en función de lo dispuesto en el párrafo segundo de dicho anexo IV.

Segundo.—Que, en orden a dicho reconocimiento, la entidad «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», negociará únicamente con dicha representación sindical los temas que afecten al citado colectivo de Pilotos, aún en el supuesto caso de que afecten asimismo a otros colectivos, quedando bien entendido que la representación sindical del SEPLA, sólo negociará por sus representados, es decir, los Pilotos, sin perjuicio de las funciones y competencias que legalmente correspondan a los Comités de empresa o Delegados de personal de cada centro de trabajo de la misma.

Tercero.—Se adquiere asimismo el compromiso de que por la empresa, no se cederá, en convenio colectivo, ni de ninguna otra forma, a ningún comité intercentros funciones que pudieran alterar lo anteriormente pactado en este documento, es decir que la Sección Sindical del SEPLA, en tanto ostente la representación mayoritaria, es la única legitimada para negociar con la empresa todos aquellos extremos que les afecten, sin que ningún otro órgano pueda tener competencia sobre tal negociación o en su caso acuerdo. En el supuesto de que por la empresa se incumpliese lo anterior, se indemnizará a cada Piloto que preste sus servicios en Air Europa, en el momento que se produjo tal cesión, con una cantidad equivalente a la fijada para despido improcedente en el documento firmado el 26 de noviembre de 1998.

Igualmente se percibirá la precitada indemnización si por la empresa se pactase con otras secciones sindicales o sindicatos, asuntos que afecten al colectivo de Pilotos, pues su único interlocutor válido es la Sección Sindical de SEPLA en AEA siempre que dicho sindicato ostente la representatividad de la mayoría de dicho colectivo.

Cuarto.—En ningún caso se entenderá que existe incumplimiento imputable a «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», si el mencionado reconocimiento de la representación de los Pilotos en la misma es revocado, bien por el propio colectivo de Pilotos, bien por acuerdo entre las partes firmantes de este documento o resolución judicial firme, si esta establece que a la fecha de la firma de este Acuerdo la representación del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos no corresponde a la mencionada Sección Sindical.

Quinto.—De no reunir la Sección Sindical de SEPLA en AEA la mayoría representativa del colectivo de tripulantes Técnicos de vuelo, AEA acepta como interlocutor único y representante a la Sección Sindical del sindicato de Pilotos que ostente dicha representación mayoritaria.

**21153** *RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2001, de la Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social, por la que se autoriza a la entidad financiera Bancopopular-e.com para actuar como entidad colaboradora en la gestión de los ingresos y pagos del sistema de la Seguridad Social.*

El artículo 4 de la Orden de 26 de mayo de 1999 («Boletín Oficial del Estado» de 4 de junio), por la que se desarrolla el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 1637/1995, de 6 de octubre, de una parte, en su número 2 establece el requisito de la autorización de la Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social para actuar como colaborador de los órganos recaudatorios de dicha Tesorería General y, de otra parte, en su número 5, dispone que la resolución expresa de la citada Dirección General autorizando la colaboración se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» si la entidad, órgano o agente colaborador actuase en todo el territorio del Estado y surtirá efectos desde el día primero del mes siguiente al de su publicación en el correspondiente Boletín.

La entidad financiera Bancopopular-e.com con ámbito de actuación en todo el territorio nacional y con domicilio en calle Juan Ignacio Luca de Tena, 11, de Madrid, solicitó a esta Tesorería General de la Seguridad Social con fecha 8 de junio de 2001 actuar como colaboradora en los ingresos y pagos del sistema de la Seguridad Social.

En su virtud, esta Dirección General, en uso de las facultades que le confiere el citado artículo 4 de la Orden de 26 de mayo de 1999 y demás preceptos aplicables, previo expediente incoado al efecto, resuelve:

Autorizar a la entidad financiera Bancopopular-e.com para actuar como entidad colaboradora de la Tesorería General de la Seguridad Social