III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

24660 *Resolución de 8 de noviembre de 2023, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el V Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de vuelo).*

Visto el texto del V Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de Vuelo) –Código de convenio 90009430011995–, que fue suscrito con fecha 14 de septiembre de 2023, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por la sección sindical de SEPLA, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre (BOE del 24), y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

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

Segundo.

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

Madrid, 8 de noviembre de 2023.–El Director General de Trabajo, Ricardo Morón Prieto.

V CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO, ENTRE LA EMPRESA AIR EUROPA LÍNEAS 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, 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 o que se puedan encuadrar en el grupo de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

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

b) El personal ajeno a AEA que realice prácticas de vuelo.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Artículo 2. *Ámbito territorial.*

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

Artículo 3. *Ámbito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tiene una vigencia desde el día 1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2025. Todo ello sin perjuicio de aquellas cuestiones para las que se acuerde un periodo de vigencia diferente.

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.

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

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

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

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

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

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

Todo ello sin perjuicio de los acuerdos que las partes puedan alcanzar con carácter preventivo con la finalidad de reestablecer el equilibrio negocial entre las partes, para el

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

supuesto que algún precepto del presente convenio pueda ser dejado total o parcialmente sin efecto.

Artículo 6. *Comisión paritaria de interpretación.*

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

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

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

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

Artículo 7. *Comisión paritaria de seguimiento.*

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

No se incoarán expedientes de despido colectivo y/o suspensión del contrato de trabajo, total o parcial, sin acuerdo de la representación sindical mayoritaria de los pilotos en Air Europa, en el escalafón de pilotos de Air Europa, mientras exista producción con medios ajenos a Air Europa dentro del Grupo Globalia, incluida la realizada por Air Europa Express.

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

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

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

A los efectos de un expediente de despido colectivo y/o suspensión de los contratos de trabajo que afectaran a pilotos AEA, el número mínimo de tripulaciones por avión por disminución de cada avión será de 6 en la flota de corto y medio radio (B-737) y de 9 en la de largo radio (B-787).

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

Artículo 10. *Dedicación y títulos.*

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

El Tripulante Técnico Piloto podrá utilizar las facilidades dadas por AEA, siempre que cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que en la renovación de los Títulos o Licencias puedan darse. La utilización de las facilidades dadas por AEA para la renovación de la Licencia será opcional, siempre que utilizar otro centro de reconocimiento médico no cause gastos adicionales a AEA. Los reconocimientos médicos serán programados por AEA y ésta proporcionará, en los casos que sean necesario, dieta, hotel y situación; en el caso de precisar desplazamiento, AEA programará los descansos reglamentarios según lo establecido en este Convenio Colectivo.

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

Artículo 11. *Salvaguarda de los intereses de la empresa.*

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

Artículo 12. *Dedicación.*

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

Artículo 13. *Régimen de vida.*

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

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

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

Artículo 15. *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para que las operaciones de vuelo de AEA se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los Tripulantes Técnicos Pilotos y AEA se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquiera otros Reglamentos de Trabajo, Ordenes,

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de AEA o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

La Dirección de Operaciones se responsabiliza de facilitar en formato digital a los tripulantes técnicos pilotos el acceso a todos los documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, así como las revisiones correspondientes de los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes. Cuando no sea posible, los documentos se facilitarán en formato papel.

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

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

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.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Segundo Piloto:

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

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

Artículo 21. *Escalafón profesional.*

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

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

El escalafón contendrá:

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

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

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

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

La Dirección de AEA publicará el escalafón a 31 de diciembre, antes del 31 de marzo del siguiente año, disponiendo el personal interesado de un periodo de 30 días naturales a partir de su publicación para cursar las reclamaciones e impugnaciones que considere le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la dirección de operaciones, que dispondrá del mismo plazo para su contestación.

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

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.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 23. *Antigüedad en el grupo laboral (fecha de nombramiento en la especialidad).*

Se considerará antigüedad en el grupo laboral 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 ½ más de lo establecido en GM.ORO.FC.220(d); en otro caso, su fecha de antigüedad en el grupo laboral será la de suelta en la especialidad.

Artículo 24. *Admisión e ingreso.*

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

Todos los Tripulantes Técnicos Pilotos que en adelante se precise contratar, lo serán como fijos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel 11, o bien como fijos en el grupo Segundos Pilotos, nivel 10, dependiendo de su anterior experiencia como piloto, lo que será acordado previamente a la contratación con la Representación Sindical del Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos en cada caso.

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

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

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

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

Artículo 25. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 27. *Promoción y remoción.*

Promoción.

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

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

a) Que le corresponda según su orden de escalafón profesional.

b) Estar en posesión del Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 4.000 horas. Se computarán a razón de 1,25 las realizadas en aviones de línea aérea de categoría igual o superior al B737.

d) No tener informe desfavorable de las Jefaturas de Flota e Instrucción. Dicho informe, en su caso, deberá ser comunicado al mismo cuando le llegue la promoción.

e) Si el piloto no estuviese de acuerdo con los informes desfavorables comunicados tendrá derecho a revisar conjuntamente con la Dirección de Operaciones su caso. Podrá ir acompañado por un representante a su elección.

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

A los únicos efectos de antigüedad en el grupo laboral (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 ½ más de la establecida como restricción por la normativa en vigor.

En otro caso su fecha de antigüedad en el grupo laboral 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 en el grupo laboral.

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

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

Remoción.

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

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

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

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

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

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

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

– El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto tercero conllevará la nulidad de la retirada de confianza correspondiente.

– La comisión se reunirá cada seis meses, o a petición de alguna de las partes, para revisar los casos existentes.

Durante el periodo de tiempo en que le sea retirada la confianza de comandante, el piloto dejará de percibir el complemento de la prima de responsabilidad y no actuará como comandante en ningún vuelo de la compañía, quedando el resto de sus

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

condiciones laborales inalterables. Su uniformidad corresponderá a la de comandante excepto la estrella.

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

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

Artículo 29. *Promoción por cambio de nivel.*

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

a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive; y tres años en el nivel tercero y superiores.
b) Haber efectuado dentro de su especialidad un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, siempre que la falta de tales horas de vuelo sea imputable al piloto.
c) Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por AEA en dichos 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 11 al 10 de Segundos Pilotos, que se realizará automáticamente al cumplir un año de servicio en activo en AEA.

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

Artículo 30. *Pérdida de capacidad.*

Cualquier Tripulante Técnico Piloto de AEA, con una antigüedad administrativa mínima de cuatro años, que cese en vuelo con carácter definitivo por pérdida de la Licencia de Vuelo, siempre que no sea por causa imputable al mismo ni por cumplimiento de la edad de 65 años prevista en la normativa aeronáutica, pasará a prestar sus servicios como empleado de la empresa en tierra en las condiciones laborales que la misma determine, por un 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, extinción que tendrá en todo caso carácter forzoso.

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

Artículo 31. *Progresión y regresión de pilotos.*

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

La progresión de una flota a otra se realizará siempre respetando el orden de escalafón, 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 escalafón 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 y siempre que así haya sido pactado en el contrato de trabajo.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

Artículo 34. *Licencias.*

Licencias retribuidas: Sin perjuicio de la normativa legal que en cada momento resulte de aplicación, y a título meramente ilustrativo pero no limitativo, AEA concederá licencia con derecho a retribución a los pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1) Cinco días por accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario del cónyuge, pareja de hecho o parientes hasta el segundo grado por consanguinidad o afinidad, incluido el familiar consanguíneo de la pareja de hecho, así como de cualquier otra persona distinta de las anteriores, que conviva con la persona trabajadora en el mismo domicilio y que requiera el cuidado efectivo de aquella.
2) Dos días naturales, ampliables a cinco siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, en caso de nacimiento de hijo.
3) Dos días por fallecimiento del cónyuge, pareja de hecho o parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando con tal motivo la persona trabajadora necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo se ampliará en dos días.
4) Un día natural, ampliable a tres si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del piloto, por razón de boda de hijos, padres o hermanos, incluido el parentesco político.
5) Quince días naturales ininterrumpidos en caso de matrimonio o registro de pareja de hecho.
6) Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.
7) Por el tiempo indispensable para cumplir con un deber de carácter público inexcusable.
8) Para incorporarse a destacamento, residencia o destino, dos, tres o cuatro días respectivamente, y la mitad de estos días para reincorporarse a su base.
9) 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.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 35. *Excedencia voluntaria.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 36. *Excedencia forzosa.*

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

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

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

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

Artículo 37. *Pilotos en 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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

AEA, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

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

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

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

Artículo 39. *Base.*

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

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

Artículo 40. *Base operativa.*

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

Cambio voluntario de base operativa en territorio nacional temporal.

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Las vacaciones concedidas se disfrutarán en la nueva base operativa.

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

Cambio voluntario de base operativa en territorio nacional permanente.

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

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

Artículo 40 bis. *Movilidad geográfica.*

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

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

Artículo 41. *Movilidad geografica: Destacamento.*

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

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

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

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

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

Se aplicarán las normas 5.ª, 6.ª, 7.ª, y 9.ªA, considerando la orden de escalafón 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 de escalafón dentro de su flota y especialidad y base, de entre los que menor número de puntos tengan por destacamentos forzosos. Con el fin de facilitar la acomodación de los Tripulantes Técnicos de Vuelos, los gastos de hotel del primer mes de un destacamento forzoso correrán por cuenta de AEA en el establecimiento habitual del resto de pilotos en esa localidad.

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

En caso de destacamento voluntario estos gastos cubrirán una semana.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Artículo 42. *Movilidad geografica: Residencia.*

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 43. *Movilidad geográfica: Destino.*

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

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

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

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

En caso de tomar carácter forzoso será necesario el acuerdo previo con la mayoría de la Representación sindical de los pilotos y se asignará en orden inverso de escalafón 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 orden de escalafón.

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Artículo 44. *Actividad.*

A) Actividad laboral ordinaria.

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

Comprende los tiempos de actividad tanto aérea como en tierra.

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

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

B) Actividad extraordinaria.

Se computará como actividad fuera de los mínimos mensuales garantizados:

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

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

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

Artículo 45. *Actividad aérea.*

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 46. *Actividad diurna.*

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 47. *Actividad nocturna.*

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

Artículo 48. *Servicio.*

Período de actividad asignado a un piloto por AEA.

A) Servicio de vuelo: Serie de etapas asignadas a un piloto.
B) Serie de servicios de vuelo:

Servicios de vuelo sucesivos, separados por sus correspondientes descansos, asignados a un piloto, a realizar desde que abandona su base operativa y hasta su regreso a ella. Se observarán las siguientes limitaciones:

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

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

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

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

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

– 5 días irá seguida al menos por dos días libres.
– Si la serie es superior a cinco días irá seguida al menos de tres días libres.

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

Artículo 49. *Etapa.*

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

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

Artículo 50. *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 representación sindical firmante del Convenio, conjuntamente con la Empresa, estudiarán los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en veinticuatro horas, para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 51. *Tiempo de vuelo.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los perfiles establecidos se recogen en el Anexo XI.

Artículo 52. *Periodo de descanso.*

Período ininterrumpido y definido de tiempo asignado por AEA a los Tripulantes Técnicos durante el cual el miembro de la tripulación queda relevado de todo servicio, de la prestación de imaginaria en el aeropuerto, y de la reserva con el fin específico de que puedan descansar entre dos períodos de actividad.

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

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

Artículo 53. *Descanso parcial.*

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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, manteniéndose todas las demás condiciones del descanso normal reflejadas en el artículo anterior.

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

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

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

B) En vuelo.

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

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

La empresa proporcionará un kit de descanso (sabana bajera, edredón y almohada). Previamente se acordará con la Sección Sindical.

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

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

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

Vuelos Reforzados: 1 DEF (B737).
Vuelos Doblados: 1 ABC DEF (B737).

Artículo 54. *Descanso reducido.*

Cuando por circunstancias verdaderamente excepcionales, y siempre que se pueda justificar que de manera puntual las necesidades de programación lo requieren, se podrá hacer uso del descanso reducido previsto en Reglamento (UE) n.º 83/2014, pero este uso estará limitado a una vez por quincena por cada tripulante técnico, no pudiendo programarse en ningún caso dos periodos de descanso reducido consecutivos. Después de dicho descanso reducido, solo se podrán realizar vuelos en situación o de una sola etapa de una duración máxima de cuatro horas de tiempo real de vuelo. Está pues limitado su uso a la resolución de incidencias que no hayan podido ser previstas con antelación.

Artículo 55. *Máximo de actividad aérea.*

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 56. *Actividad aérea incrementada.*

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

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

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

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

B) Vuelos de Prueba: Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualquiera de las partes del avión.

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

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

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

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

Artículo 58. *Actividad en tierra.*

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

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

Cuando se trate de instrucción en simulador, y solo a los instructores, se les abonará además la hora de simulador como hora block dentro de mínimos, y se prorrateará en minoración de los mínimos garantizados la sesión de dedicada al mismo de acuerdo con los días naturales, es decir, siempre que un período de simulador se efectúe dentro de un mismo día, se prorrateará un día y si dicho periodo afecta a dos días se prorratearán dos.

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

Artículo 59. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Tripulante Técnico de Vuelo permanece a la inmediata disposición de la empresa para serle asignado exclusivamente un servicio de vuelo y/o vuelo en situación (no se incluyen servicios en tierra, ni simuladores ni cursos). Si el tripulante sale en un vuelo de situación durante la imaginaria únicamente será para cumplir con un servicio de vuelo al día siguiente y posteriores hasta que finalice la rotación. El tiempo mínimo de presentación y firma en el aeropuerto después de ser requerido para un servicio será de 60 minutos.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

El tiempo de imaginaria no podrá ser superior a veinticuatro horas en un lapso de cuarenta y ocho 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. *Reserva.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 61. *Día libre.*

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

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

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

Artículo 62. *Días libres.*

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

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

– Diez días mínimos de noviembre a abril.
– Nueve días mínimos de mayo a octubre.

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

4.º) La Dirección de operaciones publicará el total de días libres programados y disfrutados por cada piloto en el año natural durante el mes de diciembre, y antes del 31 de enero, cada piloto deberá comunicar a su Jefatura de Flota la modalidad de compensación por la que opta, según lo establecido en el apartado 3.º En caso de que el tripulante no lo notifique en plazo se hará acorde a la modalidad del punto B del apartado 3.º del presente artículo. Se desarrollará una aplicación con la finalidad de mantener informado con una periodicidad mínima de una vez al mes a cada TTP del número de días libres perdidos, así como del acumulado de los libres disfrutados en lo que va de año.

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

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

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

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

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

10.º) Durante los programas de los cursos teóricos cuya duración resulte igual o superior a cinco días en una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana, excepto cuando el curso se realice fuera de base del tripulante, que disfrutará, al menos, uno de los días del fin de semana como día LI. A partir de las 24:00 horas (LT) de los viernes y hasta las 06:00 (LT) del lunes no se programará ningún servicio, excepto que sea vuelo en situación.

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

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

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

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

13.º) Cuando la hora de inmovilización del avión en el aparcamiento, una vez finalizada la última etapa, sea posterior a las 23:30 L.T., si el tripulante tuviera

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

programado para el día siguiente un día libre, este pasaría a ser libre perdido y será compensado añadiendo un día a sus vacaciones, código LD.

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

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

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

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

16.ª) Cesión y venta de LI:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

Cobro de los conceptos retributivos fijos correspondientes.

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

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

Cobro de los conceptos retributivos fijos correspondientes.

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

Cobro, durante el periodo de vacaciones, de la media de variables, a prorrata, a excepción del concepto de dietas, de cada Piloto calculada a partir de los 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.

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

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

Cuando el periodo de vacaciones fijado en el calendario de vacaciones coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el periodo de suspensión del contrato de trabajo previsto en los apartados 4, 5 y 7 del artículo 48 del Estatuto de los Trabajadores, se tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

disfrute del permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el periodo de suspensión, aunque haya terminado el año natural a que correspondan.

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

Artículo 64. *Vuelos de características especiales.*

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

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

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

Artículo 65. *Programación de servicios. cambios de programacion. Retraso firmas.*

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

1.º) Programación:

AEA regulará trimestralmente sus programaciones de modo que, atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas cobradas, las imaginarias, días libres y días fuera de base vayan distribuyéndose de forma más racional y equitativa entre todos los pilotos de una misma flota y categoría. Al final del trimestre, cada piloto arrastrará la diferencia entre horas cobradas y la media de su flota, para compensación en el trimestre siguiente.

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

aeropuerto, quedando excluidos de esta forma los vuelos que por razones técnicas especiales requieran de dicha asignación.

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

No se programarán más de tres vuelos nocturnos sucesivos, entendiendo 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, entendiendo por tal lo apuntado en el párrafo anterior.

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

2.º) Cambios:

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

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

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

No computará como cambio:

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

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

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

Si la serie de servicios asignado a un piloto durante una imaginaria/reserva implica la alteración de los servicios programados para los días siguientes, se computará a los efectos del máximo de cambios establecido anteriormente solo cuando los cambios afecten a más de dos días incluido el día de imaginaria o reserva, excepto cuando a un tripulante en situación de imaginaria se le asigne un vuelo de situación. En esta circunstancia los cambios de los dos días posteriores a la imaginaria computaran como cambios.

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

estos contarán como cambio, a efecto del máximo número de cambios mensual, de acuerdo con lo que establece este artículo.

3) Protocolo de notificación.

a. Medios Notificación:

i. Vinculantes:

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

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

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

ii. No vinculantes fuera de actividad:

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

b. Anticipación en la notificación:

El piloto no estará obligado a aceptar un cambio si no se le notifica en las condiciones establecidas en los casos siguientes:

a) Cuando el cambio implique la finalización del servicio en un lugar distinto del inicialmente previsto, o una alteración de las horas de presentación y/o llegada superior a lo previsto en el punto 1, la notificación se hará con una antelación mínima de un día natural, entendiéndose por tal que deberá mediar al menos una fecha de calendario entre el día de la notificación y el día de realización del servicio cambiado.
b) Cuando el cambio no implique la finalización del servicio en un lugar distinto del inicialmente previsto y la alteración de las horas de presentación y/o llegada sea igual o inferior a lo previsto en el punto 1, la notificación se podrá realizar el día anterior al servicio, respetándose siempre en este caso el periodo de descanso que legalmente corresponda que comenzará en el momento de la notificación de este cambio de servicio y que finalizará en el momento de la presentación al nuevo servicio.
c) A partir del momento de la firma y durante la realización de un servicio, se podrá modificar éste, siempre que se finalice en el lugar previsto inicialmente y la hora de llegada prevista no sea posterior en más de dos horas a la inicialmente programada.
d) No obstante, lo anterior, en el supuesto de serie de servicios en vuelos de largo radio, y con la finalidad de que el TTP pueda acomodar su equipaje al nuevo destino, la Compañía avisará por teléfono y/o SMS al TTP como mínimo 2 horas antes de la presentación.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

4) Aceptación del cambio:

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

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

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

5) Contador de cambios.

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

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

3.1) Para retrasos inferiores a cuatro horas se considerará, a efectos de cálculo del límite de actividad aérea, la nueva hora de presentación.
3.2) Para retrasos comprendidos entre cuatro y ocho horas se considerará, a efectos de cálculo del límite de actividad aérea, la hora inicial de presentación, y el tiempo permanecido en esta situación como descanso parcial en tierra.
3.3) Para retrasos superiores a ocho horas, se podrá programar una presentación a partir de diez horas y media, contadas a partir de la hora de presentación inicialmente prevista.
3.4) En los casos 3.1 y 3.2, a efectos económicos, se considerará como actividad el período comprendido entre la hora de presentación prevista inicialmente y la real.

Artículo 66. *Conceptos retributivos.*

Se acuerdan los siguientes incrementos salariales para los años 2023, 2024 y 2025.

– Año 2023: incremento de un 4% consolidable con efectos desde el 1 de enero de 2023 sobre todos los conceptos calificados como fijos y variables (incluyendo dietas) en el artículo 66 y artículo 92 (PPE) contenidos en el presente Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. y los tripulantes técnicos de vuelo, excepto el seguro de pérdida de licencia contenido en el artículo 93.
– Año 2024: incremento de un 3% consolidable con efectos desde el 1 de enero de 2024, sobre todos los conceptos calificados como fijos y variables (incluyendo dietas) en el artículo 66 y el artículo 92 (PPE) contenidos en este convenio colectivo, excepto el seguro de pérdida de licencia contenido en el artículo 93 de este convenio colectivo.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

– Año 2025: incremento de un 3% consolidable con efectos desde el 1 de enero de 2025, sobre todos los conceptos calificados como fijos y variables (incluyendo dietas) en el artículo 66 y el artículo 92 (PPE) contenidos en este convenio colectivo, excepto el seguro de pérdida de licencia contenido en el artículo 93 de este convenio colectivo.

Las tablas recogidas en los Anexos incluyen los incrementos anteriormente referidos respecto al año 2023. Dichas tablas se actualizarán con los incrementos señalados anualmente y sin perjuicio de lo establecido para la prima por objetivos. Las tablas se publicarán cada uno de los años en el casillero digital siendo modificadas por la prima de objetivos.

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

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

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

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

Retribuciones fijas:

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

Retribuciones variables:

1. Horas en exceso de 55 y hasta 75 (horas 1).
2. Horas en exceso de 75 (horas 2).
3. Horas en exceso de actividad a partir de160.
4. Primas horarias en vuelos de situación.
5. Prima por actividad nocturna.
6. Imaginarias.
7. Reservas
8. Dietas, nacionales e internacionales.
9. Vuelos autorización especial.
10. Complemento variables vacaciones.

Otras retribuciones:

1. Plus por jefaturas y cargos adicionales.
2. Dieta por residencia, destacamento o destino.
3. Día libre no disfrutado.
4. Prima por objetivos del artículo 77, configurado como un concepto retributivo de carácter mixto (una parte consolidable y otra no) en función del grado de objetivos alcanzado y resto de parámetros establecidos en el artículo que la regula.
5. Prima de digitalización Anexo XVII
6. Días libres cedidos y/o vendidos.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Prima de responsabilidad de comandante única para todos los que ejerzan la misma en cualquiera de las flotas de AEA quedándose fijada ésta en la que figura en el Anexo II. La prima de responsabilidad del comandante incluye las funciones a realizar por el comandante en temas relativos a security check. La empresa se compromete a impartir la formación que legalmente esté establecida al efecto.

Artículo 67. *Salario base.*

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

Artículo 68. *Antigüedad.*

Con la firma del primer Convenio se suprimió y dejó sin efecto el devengo del complemento por antigüedad regulado en el artículo 61 de la derogada Ordenanza Laboral para las Compañías de Vuelos «Charter» (Orden de 26 de noviembre de 2074) y en cualquier otra norma, pacto o convenio que lo regule o pueda regularlo. No obstante, se respetará como condición «ad personam» tal complemento a los pilotos que percibiesen alguna cantidad por este concepto, así como la cantidad que corresponda por el vencimiento que estuviese en trance de adquisición.

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

Artículo 69. *Plus de transporte.*

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

Artículo 70. *Gratificaciones extraordinarias.*

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

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

Artículo 71. *Dietas por destacamento.*

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

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

Artículo 72. *Dieta por residencia o destino.*

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Artículo 74. *Prima horaria.*

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

Artículo 75. *Prima por actividad.*

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

Artículo 76. *Prima de actividad nocturna.*

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

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

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

Artículo 77. *Prima por objetivos.*

Se devenga por cada año natural comenzando en el año 2023, una paga anual en atención a los siguientes puntos y parámetros:

Concepto	Objetivo	Prima – Porcentaje
Productividad (global pilotos año).	Productividad > 1000 h	1,5
	Productividad > o = 950 h y < 1000 h	1,25
	Productividad > o = 900 h y <950 h	1
	Productividad > o = 850h y < 900 h	0,5
	Productividad < 850 h	0
Puntualidad cota 15 (global pilotos año).	Puntualidad > 85%	1,5
	Puntualidad > o = 80% y < 85%	1,25
	Puntualidad > o = 75% y < 80%	1
	Puntualidad > o = 70% y < 75%	0,5
	Puntualidad < 70%	0

1. Productividad global pilotos.

– Medida global: Promedio de las horas de perfil anual por piloto.
– Origen datos: Totcom mensuales.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

2. Puntualidad.

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

La prima por objetivos regulada en el presente artículo se devengará en un solo pago no consolidable, en la nómina del mes de mayo del año siguiente.
Con carácter trimestral la empresa remitirá a la representación social un informe, en el formato acordado por las partes, para determinar el estado de dicho cálculo. A petición de cualquiera de las partes, con motivo de dicho cálculo, se celebrará una reunión extraordinaria de la comisión paritaria de seguimiento, según lo estipulado en el artículo 7 del Convenio.
Consolidación salarial de parte de la Prima por Objetivos:

En el año 2023 y para el supuesto que se cumplan todos los requisitos necesarios para percibir total o parcialmente el importe de la prima por objetivos, el incremento correspondiente a la misma se consolidará en los conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo modificando dichas tablas, excepto las dietas y el seguro de pérdida de licencia de cada tripulante. Este incremento será aplicable igualmente a todas las cantidades del Articulo 92 (PPE).

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

– El importe de la consolidación anual de la prima por objetivos en ningún caso será superior al IPC resultante de cada uno de los años en los que resulte de aplicación.
– El percibo anual de la presente consolidación estará sujeta a que al EBIT de Air Europa Líneas Aéreas SAU en cada ejercicio anual considerado sea positivo.
– El periodo de cálculo en 2023 comenzará a partir del 1 de julio de 2023 (prorrateando el concepto de productividad a partir del 1 de julio de 2023).

A partir de 2024 y para el supuesto que se cumplan todos los requisitos necesarios para percibir total o parcialmente el importe de la prima por objetivos, el incremento correspondiente a la misma se consolidará en los conceptos calificados como fijos y variables en artículo 66 del convenio colectivo modificando dichas tablas, excepto las dietas y el seguro de pérdida de licencia de cada tripulante. Este incremento será aplicable igualmente a todas las cantidades del Articulo 92 (PPE).
Los parámetros para que se produzca la consolidación serán los que a continuación se detallan:

– El importe de la consolidación anual de la prima por objetivos en ningún caso será superior al IPC resultante de cada uno de los años en los que resulte de aplicación.
– El percibo anual de la presente consolidación estará sujeta a que al EBIT de Air Europa Líneas Aéreas SAU en cada ejercicio anual considerado sea positivo.
– El periodo de cálculo a partir del año 2024 comenzará el 1 de enero de cada respectivo ejercicio.

La consolidación regulada en el presente artículo se aplicará desde la nómina del mes de mayo del año siguiente, de acuerdo con las tablas actualizadas contempladas en

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

el apartado siguiente, abonándose en dicha nómina los atrasos correspondientes al periodo enero-abril.

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

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 y B787, por este orden de prioridad.

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

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

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

Artículo 80. *Dieta.*

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

Artículo 81. *Cómputo de dietas.*

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

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

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

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

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

Artículo 82. *Anticipo de dietas.*

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Artículo 83. *Anticipos.*

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

Artículo 84. *Uniformidad.*

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

El vestuario a suplir por la Empresa será:

Un uniforme azul al año.
Cinco camisas de manga corta al año.
Una prenda de abrigo cada cinco años.
Un par de zapatos tipo «mocasín negro» al año.
Cinco pares de calcetines negros al año.
Una gorra de uniforme al año.
Una maleta cada cinco años.
Dos juegos de hombreras al año.
Un cinturón al año.
Dos corbatas al año.
Un alfiler de corbata cada año.
Una chaqueta de color azul al año.
Un tapón inserto cada año.
Cinta porta tarjetas cada dos años.
Un chaleco de seguridad cada cinco años.

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

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

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

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

Artículo 85. *Comidas de tripulantes técnicos.*

Las comidas de los pilotos durante los servicios de vuelo se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria del Convenio:

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.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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) La confección de los menús, tanto para la comida a bordo como en tierra, se pactará necesariamente con la Representación de los Pilotos firmante del presente convenio dando su opinión.

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

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

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

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

Artículo 86. *Alojamiento.*

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

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

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

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

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

Artículo 87. *Transporte en base.*

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

AEA se compromete, junto con 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. AEA asumirá el 50 por 100 de la diferencia de tarifas disfrutados por el personal de tierra y el abonado por el piloto, previa justificación del servicio e importe abonado.

AEA proporcionará al TTP transporte, desde el centro de trabajo a un lugar distinto del fijado como centro de trabajo en propia base, a solicitud del tripulante que deberá contactar con programación el día anterior, solicitándolo con una antelación mínima de 24 horas. En caso de que el servicio le sea asignado con menos plazo de estas 24

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

horas, el TTP podrá solicitar el transporte en el momento de la citada asignación. AEA usará los medios habituales de traslado de tripulaciones aeropuerto-hotel y viceversa; todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 57A Modificado, 69 y 79A Modificado; por lo que en ningún caso puede sustituir a los vuelos en situación.

Artículo 88. *Transporte fuera de base.*

Será facilitado por AEA y a cargo de ella.

Artículo 89. *Accidentes «in itinere».*

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

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

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

Artículo 90. *Uso de billetes.*

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

A) Vuelos en general: Sujeto a espacio, sin limitación, al 100 por 100 de descuento.
B) Vuelos regulares:

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

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

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

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

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

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

C) Gestión telemática billetes y Ancillaries.

Emisión de billetes y listado automático para el vuelo:

La reserva deberá hacerse a través del sistema de Gestión de Tripulaciones, emitiendo billete electrónico en el momento de la reserva, para todos los casos en que

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

Obtención de tarjeta de embarque:

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

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

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

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

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

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.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

1. Pilotos adheridos al Plan de Pensiones de Empleo.

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

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

La empresa aportará en cómputo anual al PPE las cantidades máximas establecidas anualmente en la Ley en función de la edad del participe, con el tope establecido en la siguiente tabla.

Tabla salarial 2023. Adheridos PPE

N1AP1	29.652,22 €
N1BP1	26.828,36 €
N1CP1	24.004,35 €
N1P1	21.180,20 €
N2P1	18.356,34 €
N3P1	15.532,47 €
N4P1	12.708,32 €
N5P1	9.884,31 €
N6P1	7.060,45 €
N7P1	7.060,45 €
N8P1	7.060,45 €
N1AP2	4.593,63 €
N1BP2	4.593,63 €
N1CP2	4.593,63 €
N1P2	4.593,63 €
N2P2	4.593,63 €
N3P2	4.593,63 €
N4P2	4.593,63 €
N5P2	4.593,63 €
N6P2	4.593,63 €
N7P2	4.593,63 €
N8P2	3.445,40 €
N9P2	1.072,29 €
N9P2 Bis	1.072,29 €
N10P2	754,28 €
N11	754,28 €

Las cantidades de esta tabla que excedan de las aportadas al PPE se abonarán en nómina como complemento de jubilación, para lo cual los tripulantes técnicos pilotos tendrán que justificar ante la empresa que ingresan en un plan de jubilación o seguro de vida por ellos concertado la cantidad pertinente al objeto de cubrir una cantidad igual o

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

superior a 1,22 veces para los Primeros Pilotos y 1,50 veces para los Segundos Pilotos a la cantidad a abonar en exceso de la aportada al PPE.

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

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

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

Tabla salarial 2023. No Adheridos PPE

Nivel salarial	Cantidad contratada (ESP) – Euros	Cantidad abonada (ESP) – Euros
N1AP1	3.014,65	2.471,02
N1BP1	2.727,55	2.235,70
N1CP1	2.440,44	2.000,36
N1P1	2.153,32	1.765,02
N2P1	1.866,22	1.529,69
N3P1	1.579,14	1.294,37
N4P1	1.292,03	1.059,03
N5P1	1.004,90	823,69
N6P1	717,82	588,37
N7P1	717,82	588,37
N8P1	717,82	588,37
N1AP2	574,20	382,80
N1BP2	574,20	382,80
N1CP2	574,20	382,80
N1P2	574,20	382,80
N2P2	574,20	382,80
N3P2	574,20	382,80
N4P2	574,20	382,80
N5P2	574,20	382,80
N6P2	574,20	382,80
N7P2	574,20	382,80
N8P2	430,68	287,12
N9P2	–	89,36
N9P2 bis	–	89,36
N10P2	–	62,86
N11	–	62,86

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

Artículo 93. *Pérdida de licencia.*

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

– A los pilotos que el 30 de abril de 2012 tuvieran suscrito un seguro de pérdida de licencia, retribuido en la nómina de abril de 2012 y la compañía hubiese dejado de abonarles las cantidades por ese concepto desde la nómina de mayo de 2012, se les abonará mensualmente como máximo la cantidad percibida en dicha nómina de abril de 2012 hasta un máximo de 1.000 euros. Si el actual recibo de su póliza de seguro fuese de cantidad inferior a la de abril de 2012, se les abonará el actual, siguiendo la misma proporcionalidad que la abonada en dicha fecha, siempre con el máximo anteriormente referido. No obstante, podrán optar voluntariamente por acogerse a las condiciones del apartado siguiente. Las cantidades a las que hace referencia este apartado serán actualizadas con carácter anual a partir del año 2019 en un porcentaje de un 1%.

– El resto de los pilotos podrán escoger entre:

● Que la empresa le abone el importe de la prima del Seguro de Pérdida de licencia, acreditando dicho importe mediante la presentación de la certificación correspondiente de la compañía de seguros con un máximo de 500 euros brutos mensuales para los primeros pilotos y 300 euros brutos para los segundos pilotos. Serán de cuenta del piloto las deducciones legalmente establecidas. Las cantidades a las que hace referencia este apartado serán actualizadas con carácter anual a partir del año 2019 en un porcentaje de un 1%

● Subscribir el seguro de pérdida de licencia contratado por la compañía.

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

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

Artículo 94. *Seguridad social complementaria.*

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

C) Normas comunes:

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

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

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

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

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

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

Artículo 94 bis. *Seguro médico y de responsabilidad civil.*

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

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

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

Artículo 95. *Traslado de cadáveres.*

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 96. *Imposición de sanciones.*

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

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

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

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

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

3.3) En cuanto a calificación de faltas y sanciones, ambas partes se remiten expresamente a la derogada Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos "Charter", Orden de 26 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 dos sanciones, ordenadas en función de esta reiteración:

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

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

3.5) En el caso de llegarse a la decisión de despido, y siempre que exista una sentencia posterior por parte de un juez de despido improcedente, AEA podrá decidir si readmite al Piloto afectado o si, por el contrario, opta por la extinción del contrato de trabajo. Si la decisión final es la extinción del contrato de trabajo, AEA se compromete a

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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 ocho años: 270.455,44 euros.
– Con una antigüedad de más de ocho años: 330.556,65 euros.

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: 180.303,63 euros.
– Con una antigüedad de más de ocho años: 210.354,23 euros.

Artículo 97. *Calificaciones profesionales y comisión técnica.*

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 99. *Responsabilidad Civil.*

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

Artículo 100. *Prima de vinculacion y objetivos de rejuvenecimiento de la plantilla.*

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

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

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

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

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

En atención a lo anterior, se acuerda un sistema escalado de importes de primas que se fijan conjugando tres factores; la edad del trabajador, una antigüedad mínima en la empresa y la edad ordinaria de jubilación. En este sentido, cuanto más próxima sea la edad del trabajador a dicha edad, menor será el importe de la prima. La fecha efectiva de extinción de la relación laboral coincidirá con la del aniversario del trabajador, en otro caso la disminución proporcional a la prima correspondiente al año de edad que tenga en el momento de hacerse efectiva.

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

El cuadro de importes de las primas es el siguiente:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Edad	Antigüedad mínima	Importe de la prima
64	19 años.	100.000 euros.
65	20 años.	50.000 euros.

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

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

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

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

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

Disposición transitoria. *Redefinición del sistema de comidas.*

La empresa, ajustando los costes actuales a través de la reducción de las cargas de comidas innecesarias, abordará asimismo la mejora de la calidad de la comida manteniendo a este respecto las reuniones monográficas necesarias con la empresa proveedora, a los efectos de introducir mejoras que satisfagan las necesidades de ambas partes. A modo de ejemplo, si hay dos comidas, la principal mejorará en calidad y cantidad y la otra se cambiará por un tentempié de calidad.

1. Se ajustarán las comidas según vuelo.
2. Posibilidad de elegir el tipo de comidas en el casillero digital.
3. Mejora de la calidad de la comida.
4. Antes de aplicar esta modificación, la parte social pactará los menús de comida con el departamento responsable

El objetivo es mejorar la calidad a la vez que la optimización de costes y la sostenibilidad.

Esta disposición transitoria decaerá cuando se cumpla el contenido de la misma y sea trasladado al texto del presente Convenio. Para ello las partes fijan un plazo máximo del 30 de septiembre.

Disposición adicional.

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

A los pilotos que el 31 de enero de 2012 tuvieran suscrito un seguro de pérdida de licencia, retribuido en la nómina de enero de 2012 y la compañía hubiese dejado de abonarles las cantidades por ese concepto, se les abonará mensualmente como máximo la cantidad percibida en dicha nómina de enero de 2012 hasta un máximo de 1.000 euros. Si el actual recibo de su póliza de seguro fuese de cantidad inferior a la de enero de 2012, se les abonará el actual, siguiendo la misma proporcionalidad que la abonada en dicha fecha, siempre con el máximo anteriormente referido. No obstante, podrán optar voluntariamente por acogerse a las condiciones del apartado siguiente.

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Disposición final. *Cláusula derogatoria.*

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

Las partes acuerdan que queda únicamente derogado y sin efecto el contenido de los acuerdos firmados en fecha 20 de marzo 2017 entre Air Europa Líneas Aéreas S.A.U., Globalia Corporación Empresarial S.A., Aeronova S.L.U, los Sindicatos SEPLA y UPPA, y las Secciones Sindicales de SEPLA y UPPA en la compañía AIR EUROPA, en aquello que contradiga el contenido del texto de los acuerdos del día 5 de diciembre de 2019, modificación que se ha incorporado en el presente convenio colectivo. El resto de condiciones laborales reconocidas en dichos acuerdos y convenio colectivo se mantienen en vigor.

ANEXO I

Procedimientos de vacaciones y movilidad geográfica

Vacaciones:

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

2) Lista de Puntuación:

Mes	1.ª Semana	2.ª Semana	3.ª Semana	4.ª Semana	1.ª Quincena	2.ª Quincena
ENERO	6 (*)	3	3	3	9(*)	6
FEBRERO	3	3	3	3	6	6
MARZO	3/5	3/5	3/5	3/5	6/10	6/10
ABRIL	4/5	4/5	4/5	4/5	8/10	8/10
MAYO	4	4	5	5	8	10
JUNIO	5	5	6	6	10	12
JULIO	6	6	6	6	12	12
AGOSTO	6	6	6	6	12	12
SEPTIEMBRE	5	5	4	4	10	8
OCTUBRE	3	3	3	3	6	6
NOVIEMBRE	3	3	3	3	6	6
DICIEMBRE	3	3	4	8	6	12

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

3) Al piloto que disfrute un período quincenal de vacaciones con carácter forzoso, solamente se le sumarán la mitad de los puntos que correspondan a dicho período, excepto en los meses de julio, agosto, primera quincena de septiembre, primera quincena de enero y segunda quincena de diciembre. En caso de asignación de vacaciones forzosas por semanas se sumarán la mitad de los puntos, excepto en los meses de julio, agosto, primera semana de septiembre, primera semana de enero y cuarta semana de diciembre, en los que se sumarán la totalidad de los puntos correspondientes.

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

5) Anualmente y con anterioridad a la fecha de solicitud del periodo de vacaciones del año siguiente, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas en las vacaciones ya disfrutadas o por disfrutar en lo que resta de año, sumadas a las de años anteriores y en el orden de preferencia para la elección de permisos en el año inmediato siguiente.

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

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

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

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

10) La concesión de los turnos se hará de acuerdo con el siguiente criterio: Para los turnos solicitados libremente por el piloto, tendrá prioridad el de menor puntuación y en el caso de existir igualdad, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

11) Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los pilotos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquiere compromiso de firmeza hasta 60 días antes de la fecha prevista para su iniciación.

12) En caso de que, durante el periodo de vacaciones, el tripulante sea requerido para realizar un curso de calificación, éste podrá optar por cambiar la fecha del curso al siguiente inmediato después de finalizar sus vacaciones, en caso de haberlo, o cambiar la fecha de vacaciones a un periodo en el que haya disponibilidad.

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

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

Puntos de vacaciones y reducción de jornada: Dado que el disfrute del periodo de VAC por parte de los TTP en situación de Reducción de Jornada es de una quincena anual o del porcentaje resultante de dividir el número de días a los que "ad personam" se tiene derecho, por el porcentaje de reducción de jornada al que voluntariamente se haya

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

acogido, el número de puntos que se le adjudicarán para mantener el orden de prioridad de disfrute de vacaciones será el siguiente:

1. Para los turno1s solicitados libremente por el piloto y adjudicados con carácter voluntario y caso de corresponderle una sola quincena, el número de puntos estará constituido por la suma de los que le corresponderían por la quincena con el carácter solicitado más la media de los que con el mismo carácter corresponden a todas las quincenas del año que suponen 8,5 puntos.
2. Para los turnos adjudicados con carácter forzoso, el número de puntos estará constituido por la suma de los que le corresponderían por la quincena con el carácter solicitado más la media de los que con el mismo carácter corresponden a todas las quincenas del año que suponen 4,25 puntos.

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

Destacamentos, residencias y destinos:

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

Destacamento nacional: 2 Puntos por mes.
Destacamento internacional: 4 Puntos por mes.
Residencia nacional: 12 Puntos por año.
Residencia internacional: 24 Puntos por año.
Destino nacional: 6 Puntos por año.
Destino internacional: 12 Puntos por año.

ANEXO II

TABLAS SALARIALES

Tabla salarial 2023

Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. - Tripulantes Técnicos - 4% Incremento + 0,75 % incremento prima por objetivos 2022

Fecha efecto desde 1 de enero de 2023

Primer Piloto

NIVEL	TOTAL ANUAL	SALARIO BASE (X 14)	P.R. VIAJE (x 14)	P. TRANSP. (x 12)	P.A. TECNICA (x 12)	H. VUELO 1	H. VUELO 2	P. ACT. LAB. (*)	P. IMAGINARIA	H. NOCTURNA	P. RESERVA
N1AP1	96.578,76	3.487,49	2.615,62	174,38	753,56	81,06	91,18	17,44	243,17	9,69	121,59
N1BP1	95.683,65	3.487,49	2.551,69	174,38	753,56	79,03	89,15	16,87	237,09	9,69	118,54
N1CP1	94.788,53	3.487,49	2.487,75	174,38	753,56	77,00	87,10	16,28	230,99	9,69	115,49
N1P1	93.893,41	3.487,49	2.423,81	174,38	753,56	74,97	85,08	15,70	224,91	9,69	112,45
N2P1	92.999,68	3.487,49	2.359,97	174,38	753,56	72,92	83,04	15,12	218,76	9,69	109,38
N3P1	92.102,87	3.487,49	2.295,92	174,38	753,56	70,88	81,00	14,54	212,65	9,69	106,33
N4P1	91.207,83	3.487,49	2.231,99	174,38	753,56	68,86	78,97	13,97	206,58	9,69	103,29

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

NIVEL	TOTAL ANUAL	SALARIO BASE (X 14)	P.R. VIAJE (x 14)	P. TRANSP. (x 12)	P.A. TECNICA (x 12)	H. VUELO 1	H. VUELO 2	P. ACT. LAB. (*)	P. IMAGINARIA	H. NOCTURNA	P. RESERVA
N5P1	90.312,94	3.487,49	2.168,06	174,38	753,56	66,82	77,03	13,38	200,46	9,69	100,23
N6P1	89.417,83	3.487,49	2.104,13	174,38	753,56	64,78	74,89	12,81	194,35	9,69	97,18
N7P1	88.522,71	3.487,49	2.040,19	174,38	753,56	62,75	72,87	12,21	188,26	9,69	94,13
N8P1	87.627,53	3.487,49	1.976,25	174,38	753,56	60,70	70,83	11,62	182,10	9,69	91,05

Prima responsabilidad comandante 737 (eur/mes x 12 pagas): 2.137,29
Prima responsabilidad comandante 787 (eur/mes x 12 pagas): 2.137,29

Segundo Piloto

NIVEL	TOTAL ANUAL	SALARIO BASE (X 14)	P.R. VIAJE (x 14)	P. TRANSP. (x 12)	P.A. TECNICA (x 12)	H. VUELO 1	H. VUELO 2	P. ACT. LAB. (*)	P. IMAGINARIA	H. NOCTURNA	P. RESERVA
N1AP2	73.794,04	2.441,24	2.034,39	174,38	753,56	57,56	66,85	12,79	172,69	6,90	86,34
N1BP2	72.898,62	2.441,24	1.970,43	174,38	753,56	55,53	64,56	12,22	166,58	6,90	83,29
N1CP2	72.003,35	2.441,24	1.906,48	174,38	753,56	53,48	62,79	11,62	160,43	6,90	80,22
N1P2	71.108,23	2.441,24	1.842,54	174,38	753,56	51,45	60,75	11,07	154,35	6,90	77,18
N2P2	70.213,42	2.441,24	1.778,63	174,38	753,56	49,40	58,72	10,83	148,21	6,90	74,10
N3P2	69.318,30	2.441,24	1.714,69	174,38	753,56	47,38	56,70	10,46	142,13	6,90	71,07
N4P2	68.423,11	2.441,24	1.650,75	174,38	753,56	45,35	54,63	9,30	136,05	6,90	68,03
N5P2	67.527,61	2.441,24	1.586,79	174,38	753,56	43,31	52,62	8,74	129,94	6,90	64,97
N6P2	66.632,80	2.441,24	1.522,87	174,38	753,56	41,28	50,59	8,14	123,83	6,90	61,92
N7P2	65.737,68	2.441,24	1.458,93	174,38	753,56	39,25	48,54	7,55	117,76	6,90	58,88
N8P2	64.842,80	2.441,24	1.395,01	174,38	753,56	37,21	46,52	6,99	111,63	6,90	55,82
N9P2	55.714,06	2.034,37	1.162,49	174,38	738,79	33,37	39,53	5,93	100,12	5,86	50,06
N9P2 bis	47.764,36	1.735,19	991,53	174,38	624,80	27,85	33,71	5,05	83,54	5,01	41,77
N10P2	39.815,10	1.436,03	820,59	174,38	510,82	22,31	27,90	4,18	66,92	4,15	33,46
N11P2	28.498,32	1.005,22	574,41	174,38	357,58	15,61	19,53	2,93	46,84	2,91	23,42

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

ANEXO III

Importe de las dietas

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

2.

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Todas las horas son locales de la base operativa del tripulante.
2. Todos los días son naturales en la hora local de la base operativa del tripulante.
3. Se devengará dieta en función del servicio y/o de la estancia fuera de base operativa por cuenta de la empresa.
4. Solo se puede aplicar una exención si se ha producido un BLOCK OFF en hora local de la base operativa del piloto dentro de esa fecha o se realiza cualquier actividad y/o franco fuera de base operativa y del municipio del domicilio del tripulante.
5. A los efectos de límites exentos solo se pueden establecer tres tipos de dietas nacionales y otras tres internacionales, a saber: NACIONAL CONTACTO (SIN PERNOCTA), NACIONAL CON PERNOCTA Y NACIONAL (SIN EXENCIÓN); para el caso de las internacionales: INTERNACIONAL CONTACTO (SIN PERNOCTA), INTERNACIONAL CON PERNOCTA E INTERNACIONAL (SIN EXENCIÓN).
6. A los efectos de tipo de dieta a devengar se establecen tres tipos de dieta nacional, cinco de internacional y cinco de larga distancia, por grupo laboral.
7. El reconocimiento médico en base operativa no devenga dieta.
8. La imaginaria en la base operativa del tripulante no devenga dieta, a no ser que se programe y se realice en el hotel habitual de la localidad por cuenta de la empresa.
9. Se considera actividad desde la firma hasta calzos más 30 min. y cualquier tipo de servicio realizado por cuenta de la empresa.

Criterios para saber que tipo de exención se debe aplicar.

Primero se determina si es PERNOCTA o CONTACTO y una vez hecho esto si es INTERNACIONAL o NACIONAL.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

1. PERNOCTA O CONTACTO

1.1 PERNOCTA:

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

– y/o salida de hotel a cualquier hora con llegada a base operativa posterior o igual a las 05:00 (BLOCKS ON).

La pernocta se aplicará al primer día.

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

1.2 CONTACTO:

– Cuando no se dé ninguna de las dos condiciones anteriores.

2. NACIONAL O INTERNACIONAL.

2.1 NACIONAL: (pernocta o contacto, según corresponda).

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

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

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

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

2.2 INTERNACIONAL: (pernocta o contacto, según corresponda)

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

– y/o se realice una actividad en territorio internacional.

– y/o se esté franco en territorio internacional.

– y/o se pernocte en territorio internacional.

2.3 SIN EXENCIÓN:

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

– Vuelos cancelados en base operativa después de la firma.

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

Tipos de devengos de dieta según servicios realizados.

1. NACIONALES:

1.1 D.N.C.: DIETA NACIONAL CONTACTO (SIN PERNOCTA).

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

1.2 D.N.P.: DIETA NACIONAL PERNOCTA.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

– En el día de que se trate, haya disponibilidad de hotel en el territorio nacional fuera del municipio de la base operativa y del municipio de residencia entre las 23:00 y las 07:00, considerando BLOCK ON más 60 minutos como entrada en el hotel

– y/o se produzca una salida del hotel a cualquier hora con llegada a base operativa igual o posterior a las 05:00 (BLOCKS ON).

1.3 D.N.T.: DIETA NACIONAL TRIBUTABLE 100%.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

– O se realiza cualquier actividad en base operativa y/o en el municipio de residencia del tripulante.

– O se realiza un traslado entre la base operativa y el municipio de residencia del tripulante o viceversa.

2. INTERNACIONALES:

2.1 D.I.C.: DIETA INTERNACIONAL CONTACTO (SIN PERNOCTA).

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

2.2 D.I.P.: DIETA INTERNACIONAL PERNOCTA.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

– En el día de que se trate, sin que haya habido ningún salto fuera de Europa, haya disponibilidad de hotel fuera del territorio nacional entre las 23:00 y las 07:00, considerando BLOCK ON más 60 minutos como entrada en el hotel

– O se produzca una salida del hotel a cualquier hora con llegada a base operativa igual o posterior a las 05:00 (BLOCKS ON).

2.3 D.I.T.: DIETA INTERNACIONAL TRIBUTABLE 100%.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

2.4 D.I.M.C.: DIETA INTERNACIONAL MIXTA CONTACTO (SIN PER).

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

2.5 D.I.M.P.: DIETA INTERNACIONAL MIXTA PERNOCTA.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

3. LARGA DISTANCIA:

3.1 D.L.C.: DIETA LARGA CONTACTO (SIN PERNOCTA).

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

3.2 D.L.P.: DIETA LARGA PERNOCTA.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

– En el día de que se trate, habiendo algún salto fuera de Europa, haya disponibilidad de hotel fuera del territorio nacional entre las 23:00 y las 07:00, considerando BLOCK ON más 60 minutos como entrada en el hotel

– O se produzca una salida del hotel a cualquier hora con llegada a base operativa igual o posterior a las 05:00 (BLOCKS ON).

3.3 D.L.T.: DIETA LARGA TRIBUTABLE 100%.

En la que se devenga una dieta de larga distancia y no existe exención.

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

3.4 D.L.M.C.: DIETA LARGA MIXTA CONTACTO (SIN PERNOCTA)

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

3.5 D.L.M.P.: DIETA LARGA MIXTA PERNOCTA.

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

Se devengará este tipo de dieta cuando:

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

Tabla precios dietas pactados:

Tabla precios dietas 2023

	Tipo de dieta		***P1***		***P2***	
N.º	***Dieta***	***Hacienda***	***Bruto Exento + Sujeto***	***Limite exento Hacienda***	***Bruto Exento + Sujeto***	***Limite exento Hacienda***
1	DNC	Nacional sin pernocta.	74,49	36,06	69,27	36,06
2	DNP	Nacional con pernocta.	63,60	53,34	63,60	53,34
3	DNT	(NO EXENTA).	104,26	0,00	84,79	0,00
4	DIC	Internacional sin pernocta.	135,11	66,11	125,82	66,11
5	DIP	Internacional con pernocta.	115,72	91,35	115,72	91,35
6	DIT	(NO EXENTA).	189,70	0,00	154,29	0,00
7	DIMC	Nacional sin pernocta.	159,92	36,06	138,76	36,06
8	DIMP	Nacional con pernocta.	146,53	53,34	131,77	53,34
9	DLC	Internacional sin pernocta.	186,38	66,11	167,52	66,11
10	DLP	Internacional con pernocta.	165,52	91,35	156,65	91,35
11	DLT	(NO EXENTA).	240,96	0,00	195,98	0,00
12	DLMC	Nacional sin pernocta.	211,19	36,06	180,46	36,06
13	DLMP	Nacional con pernocta.	197,78	53,34	173,48	53,34
14		Desayuno.	19,27	0,00	15,67	0,00

ANEXO IV

Representación de los Tripulantes Técnicos

Desde la entrada en vigor del presente convenio, AEA reconoce como representantes de los Pilotos a 8 delegados sindicales de la Sección Sindical de SEPLA, según el artículo 10.3 de la Ley Orgánica de 2 de agosto de 1985, 11/1985, de Libertad Sindical.

Sin que superen el número de los 8 miembros reconocidos a la Sección Sindical de SEPLA uno (1) podrá ser cargo electo del Sindicato SEPLA.

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

Se acuerda que el colectivo profesional de los Tripulantes Técnicos Pilotos formará un colegio ajeno e independiente al de los Técnicos y administrativos y de especialistas y

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

no cualificados de la Empresa, de acuerdo con lo determinado en esta materia en el artículo 71.1 del Estatuto de los Trabajadores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

ANEXO V

Faltas y sanciones

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

Son faltas leves:

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

Son faltas graves:

1) Más de tres faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo cometidas durante un período de treinta días.
2) Faltar dos días al trabajo durante un período de tres meses sin causas que lo justifique.
3) Dos faltas de puntualidad en un mes estando desplazado.
4) Faltar un día al trabajo estando desplazado.
5) Entregarse a juegos, cualesquiera que sean, durante la jornada de trabajo.
6) La desobediencia a los superiores o, en su caso, a los técnicos en materia de trabajo.
7) Simular la presencia de otro trabajador, firmando o fichando por él.
8) La imprudencia o negligencia en actos de servicio.
9) Los descuidos en la realización del trabajo o en la conservación de máquinas, herramientas y materiales, cuando puedan afectar a la seguridad del vuelo sin llegar a constituir falta muy grave.

Son faltas muy graves:

1) Más de diez faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo, cometidas en un período de seis meses o veinte durante un año.
2) Faltar al trabajo durante dos días al mes sin causa justificada.
3) Fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas y el hurto o robo, tanto a sus compañeros de trabajo como a la Empresa o a cualquier personal dentro de las dependencias de la Empresa o durante actos de servicio en cualquier lugar.
4) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos en materias útiles, herramientas, máquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la Empresa.
5) La falsedad u omisión de datos en los partes y actas de trabajo.
6) La simulación de enfermedad o accidente.
7) La condena por delito de robo, estafa, hurto o malversación cometido fuera de la Empresa o por cualquier otra condena que pueda implicar para ésta desconfianza hacia su autor.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

14) La blasfemia habitual.

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

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

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

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

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

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

A) Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.

B) Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

C) Por faltas muy graves:

1.ª) Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis días a sesenta días.

2.ª) Despido.

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

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

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

ANEXO VI

Nóminas

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

ANEXO VII

Ratio de tripulaciones

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

– 6 comandantes y 5.5 copilotos por cada 737 (Para calcular dicho ratio se debe considerar el número de aviones en el AOC, con un mínimo de 18).

– 7.5 tripulaciones por cada 787 (Para calcular dicho ratio se debe considerar el número de aviones en el AOC, con un mínimo de 23) que serán acordados anualmente con las S.S., si la experiencia demostrara que no son los adecuados. Únicamente a efectos de un expediente de regulación de empleo, se mantiene que el número mínimo de tripulaciones por avión será de 6 en las flotas de B-737, y de 9 en la flota de B787.

ANEXO VIII

Edición y publicación del texto del V Convenio Colectivo

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

ANEXO IX

Externalizacion de la producción

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019), y en los acuerdos ratificados en fecha 5 de diciembre de 2019.

4) Cualquier operación regional, de tercer nivel o de baja capacidad, con aviones turbohélices, con módulos de menos de 100 plazas en el certificado de tipo del fabricante, podrá ser externalizada. Cuando el número de unidades exceda de quince, se pactarán las condiciones particulares de dicha operación entre Globalia y la representación social de los pilotos de Air Europa.

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

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

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

8) La modalidad de externalización de la producción, se regulará teniendo en cuenta las Limitaciones, Excepciones y Condiciones del convenio colectivo de aplicación en cada momento, en los acuerdos de fecha 20 de marzo de 2017 (en lo que no contravengan los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019), y en los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019.

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

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

Limitaciones:

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Excepciones:

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

a) Los vuelos de cabotaje en código compartido dentro de otros estados.
b) Los vuelos internacionales en código compartido que no tengan su origen o destino en un aeropuerto español.
c) Operativa de Air Europa Express. Condiciones y limitaciones de la operación.

– La producción total de horas de vuelo realizadas por AEA EXPRESS no podrá superar nunca el 25% de la producción anual con código AEA. El límite máximo de aviones operados por AEA EXPRESS será 18.
– Operará inicialmente los once Embraer 195 procedentes del AOC de AEA.
– A la finalización del contrato de leasing o venta de los citados Embraers, éstos podrán ser sustituidos por otros modelos de avión de corto y medio alcance de un módulo no superior a 189 pasajeros y que deberán ser operados exclusivamente en rutas de corto y medio radio.
– AEA Express no podrá operar aviones wide body ni realizar operaciones de largo radio (más de 5 horas y media de vuelo o cruce de tres o más husos horarios por trayecto).
– El ratio de crecimiento de aviones entre AEA y AEA Express será de 1 AEA/2 AEX. Cuando se produzca un decrecimiento en una unidad de AEA que haya provocado crecimiento en AEX, se producirá un decrecimiento en AEX siguiendo el ratio establecido en el crecimiento de forma inversa, es decir, por cada unidad en que vaya a decrecer AEA, en primer lugar decrecerá 2 AEX hasta el límite establecido.
– La entrada en servicio de nuevos aviones se producirá alternativamente en AEA y AEA Express, debiendo empezar por AEA, respetando siempre dicho ratio, a partir de que el número de aviones reactores en AEA Express sea de 13 y en AEA de 23 aviones de larga distancia A330 y B787 (además de los 18 aviones de corto y medio radio B737). El número de aviones en AEA no podrá ser inferior a 18 unidades en corto radio y 23 unidades en largo radio, mientras existan aviones no turbohélices operando para AEA Express. La posible sustitución de los aviones de AEA Express y de AEA por otros, no computará como un aumento de ratio, si el número total permanece invariable.
Se admite que exista un desfase temporal máximo de un avión entre AEA Express y AEA, del número que debería haber según el ratio anteriormente definido, máximo durante seis meses y una unidad.
– Se establece un ratio mínimo de 6 comandantes por cada 737 y nunca inferior a lo establecido en el Anexo VII (Para calcular dicho ratio se debe considerar el número de aviones en el AOC, con un mínimo de 18)
– A partir de la ratificación del preacuerdo en fecha 5 de diciembre de 2019, Las nuevas vacantes de Comandante que se produzcan en Air Europa Express se ofertarán a los segundos pilotos de AEA por orden de escalafón según lo dispuesto en el artículo 27 del convenio según la tabla adjunta:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Flota corto y medio radio AEX	Pilotos en AEX con excedencia especial y condiciones económicas de AEA	Pilotos en AEX con excedencia especial sin condiciones económicas de AEA
16	14	38
17	17	39
18	20	40

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

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

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

d) Los vuelos en código compartido que se recogen en el acuerdo entre las partes de fecha 9 de mayo de 2017.

e) Si AEA llegase a acuerdos comerciales con otras compañías que supongan un aumento de la producción anual de manera que los pilotos del Escalafón de AEA efectúen por lo menos un 50% de los vuelos, éstos no computarán a efectos de las limitaciones establecidas en el presente documento. Para el cómputo de este 50% se podrán considerar los distintos acuerdos que pudiesen existir de manera que, aunque en uno en particular no se alcance el citado porcentaje, en conjunto sí se efectúe por pilotos del escalafón de AEA el 50% de los vuelos computados en horas de vuelo. Las horas realizadas por los pilotos del escalafón de AEA sumarán para el cálculo de las horas de producción anual.

f) Para facilitar que la red comercial de Air Europa venda billetes, lógicamente en porcentajes reducidos sobre la capacidad del avión que realiza la ruta o el que a través de esta modalidad de código compartido se pueda cooperar en el desarrollo de nuevas rutas que sirvan como alimentadoras a los vuelos de AEA, no contarán a efectos de los límites de este Acuerdo, ni como horas de producción anual, los vuelos no operados por pilotos del escalafón de AEA en código compartido, cuando:

f.1) Se trate de vuelos de cabotaje nacional, en aviones de 80 o menos plazas máximas según la hoja de tipo del fabricante y el tanto por ciento de pasajes vendidos y/o comercializados por la red de AEA sea inferior al 25% del máximo de plazas máximas, según la hoja de tipo del fabricante, del avión que se empleo.

f.2) Se trate de vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles y el tanto por ciento de pasajes vendidos y/o comercializados por la red de AEA sea inferior al 25 % del máximo de plazas según la hoja de tipo del fabricante para el avión de medio alcance que actualmente utiliza AEA, es decir B-737/800. Si en este tipo de vuelos se realizase alguna escala intermedia en territorio español se consideraría este trayecto como de cabotaje nacional, contemplado en el punto anterior f.1) a todos los efectos.

En ambos casos la participación se computará semestralmente según las temporadas comerciales (noviembre-abril y mayo-octubre).

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

g) No obstante los casos previstos anteriormente, reconociendo ambas partes el interés en permitir mediante el presente acuerdo las operaciones en código compartido así como lo complejo y difícil de prever en cuanto a evoluciones futuras y posibles singularidades en este campo, al tiempo que existiendo acuerdo en que el crecimiento

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

de los vuelos en esa modalidad en tanto fomente las posibilidades de crecimiento en operación propia es de mutuo interés, ambas partes se comprometen a que los vuelos en código compartido no operados por los pilotos del escalafón de AEA no incluidos dentro de los exceptuados, y que pudieran exceder de las limitaciones establecidas en este Acuerdo, puedan realizarse si bien, en su caso, deberán contar indispensablemente con el acuerdo, previo a la realización del primer vuelo, de las S.S. Dicho acuerdo, en su caso, deberá ser reflejado en acta de la Comisión de Seguimiento del Convenio Colectivo convocada para tal efecto.

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

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

Condiciones:

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

del 5 de diciembre de 2019 firmado por la Dirección de Air Europa, Air Europa Express, Globalia, SEPLA, UPPA y las Secciones Sindicales de SEPLA y UPPA en la compañía Air Europa se regulan las condiciones particulares para los pilotos de AEA en situación de excedencia especial con condiciones económicas de AEA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

● El piloto en situación de Excedencia Especial volando en AEA Express lo hará en las condiciones laborales de dicha compañía durante el tiempo que dure dicha Excedencia.

● Los posibles gastos correspondientes a cursos de comandante y/o habilitación tipo que tuviera que realizar el piloto en AEA Express no serán imputados al piloto.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

● Air Europa Express para modificar las condiciones salariales y de base (centro de trabajo), de los pilotos de Air Europa que hayan ido a soltarse a la misma, deberá preavisarlo con un plazo de 6 meses; el piloto podrá optar entre continuar entre Air Europa Express con sus nuevas condiciones o volver a Air Europa comunicando dicha decisión a ambas empresas, en un plazo de quince días, reincorporándose a AEA a los seis meses desde la fecha del preaviso.

– Los copilotos de AEA que se suelten como comandantes en AEA Express percibirán una indemnización compensatoria consistente en:

● Durante la duración de la Excedencia Especial percibirán por parte de AEA una compensación económica consistente en 27.600€ anuales. Los Comandantes provenientes de AEA se incorporarán a AEA Express en el nivel 2 de pilotos 1 (actualmente 40.000€ fijos anuales brutos) o la retribución salarial fija que tuvieran en AEA si esta fuera superior, sumándose a estas cantidades fijas los conceptos variables que procedan de acuerdo con el sistema retributivo de AEA Express. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe. El primer pago se producirá en el momento de la suspensión de su relación laboral con AEA por Excedencia Especial y el resto cada doce meses contados a partir de esa fecha.

● Una cantidad anual equivalente al importe resultante de multiplicar la media de las ultimas 12 aportaciones al plan de pensiones por 12 mensualidades. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe.

● Una cantidad equivalente al importe resultante de multiplicar la media de las ultimas 12 mensualidades de la póliza que la Compañía mantiene suscrita frente al riesgo de pérdida de licencia a favor del piloto, por doce mensualidades. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe.

● En el supuesto de que el piloto haya percibido un pago anual y finalice su relación laboral con AEA Express antes de que finalicen los 12 meses que justifiquen dicho abono, deberá devolver a AEA la parte prorrateada del mismo que resulte hasta alcanzar los 12 meses.

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

ANEXO X

Acuerdos sobre movilidad geográfica en vigor según artículo 40 bis

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

1. Mantendrá su base administrativa, siendo MAD la base operativa.
2. AEA proporcionará billetes con plaza reservada en vuelos de AEA, desde su base administrativa a la base operativa (MAD) para cumplir con los servicios asignados, de manera que no se afecte a la operación. Igualmente proporcionará billetes con plaza reservada en vuelos de AEA para regresar a su base administrativa una vez finalizados sus servicios. En este segundo caso, si el tiempo previsto entre la hora programada de finalización del servicio (calzos) y la de salida programada del siguiente vuelo de UX a la base administrativa excediese de dos horas, y existiese en ese intervalo algún vuelo de otra compañía con la que existan acuerdos de descuento para tripulantes, se proporcionará el billete para este último, siempre que la diferencia entre la hora programada de salida de éste y del vuelo de UX no sea inferior a treinta minutos.
3. El TTP no será responsable de las posibles demoras producidas en su servicio por cualquier incidencia ajena a su responsabilidad, producida en los vuelos proporcionados por AEA.
4. Si el TTP decidiese utilizar un vuelo distinto del proporcionado por AEA, deberá gestionar personalmente el cambio, sin utilizar los medios habituales del Área de Programación y Reservas, tratándolo directamente con la Oficina de Ventas o el Centro de Atención Telefónica. En este caso, la responsabilidad de los posibles retrasos en la presentación al servicio será del tripulante, quedando sin efecto el punto anterior.
5. AEA proporcionará alojamiento, en el hotel habitual de MAD, el día anterior a los servicios de vuelo (de ser necesario) y para la realización de las imaginarias que se le programen. A los efectos de las imaginarias, el hotel se considerará como domicilio del tripulante en la base operativa.
6. El TTP no devengará dietas, ni ningún otro concepto retributivo, por los desplazamientos base administrativa – operativa o viceversa, anteriores o posteriores a un servicio, que tampoco contarán a ningún otro efecto.
7. Según lo contemplado en el C.C., los días francos en la base operativa no devengarán dieta.
8. Dadas las especiales condiciones de este acuerdo, queda sin efecto tanto el cobro de las dietas por destino establecidas en el artículo 72, como la compensación establecida en el artículo 73 del C.C. para el caso de que la Compañía decidiese alterar el tiempo del destino a MAD. Por la cancelación de este destino, el TTP percibirá la cantidad de 7.000 euros.

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

ANEXO XI

Perfiles de vuelo

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

ANEXO XII

Reconocimiento a la representacion sindical

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

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

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

Acuerdos

Primero.

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

Segundo.

Que, en orden a dicho reconocimiento, la entidad «Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.», negociará 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.

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 del artículo 87 ET, es la legitimada para negociar con la empresa todos aquellos extremos que les afecten. En el supuesto de que por la empresa se incumpliese lo anterior, se indemnizará a cada piloto que preste sus servicios en AIR EUROPA, en el momento que se produjo tal cesión, con una cantidad equivalente a la fijada para despido improcedente en el documento firmado el 26 de noviembre de 1998.

Igualmente se percibirá la precitada indemnización si por la empresa se pactase con otras secciones sindicales o sindicatos, asuntos que afecten, con carácter exclusivo, al colectivo de pilotos, pues su interlocutor válido es la Sección Sindical de Sepla en AEA siempre que la misma ostente la representatividad de la mayoría de dicho colectivo, de conformidad con el artículo 87 ET.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Cuarto.

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

Quinto.

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

Sexto.

Las Secciones Sindicales de SEPLA podrá solicitar mensualmente, utilizando para ello la forma establecida en el C.C., días de garantía sindical hasta un máximo que no sobrepase la suma de los contemplados en dicho Convenio más los que correspondan a los miembros de los Comités por SEPLA que no pertenezcan a su vez a la Sección Sindical, pudiéndose acumular en los miembros de la S.S. que ésta designe, con la siguiente salvedad:

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

ANEXO XIII

Procedimientos de utilizacion del FOQA

Introducción:

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

Filosofía de uso en Air Europa:

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

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

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

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

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

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

Áreas de utilización:

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

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

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

Personal implicado:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

Restricciones de uso:

Según JAR-OPS 1.160

c) Utilización de grabaciones:

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

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

(i) Se utilicen por el operador exclusivamente para fines de aeronavegabilidad o mantenimiento; o

(ii) Se eliminen los datos de identificación, o

(iii) Se divulguen con arreglo a procedimientos seguros.

Compromiso:

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

a. No utilizar los datos obtenidos por medio de estos programas para la apertura de expedientes sancionadores o para la convocatoria de Comisiones Técnicas.

b. Garantizar la confidencialidad de cualquier suceso detectado por este sistema

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota 2: El sistema, no automáticamente, sino investigando en la base de datos central o con Programación de Vuelos, permitiría averiguar el autor del suceso; Sin embargo por las restricciones establecidas en este protocolo de procedimientos queda

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

estrictamente prohibida tal utilización sin el consentimiento expreso por escrito de la representación sindical de pilotos.

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO XIV

Protocolo de cambio de titularidad

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

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

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

1. Solicitar la creación de la Comisión de Negociación con las representaciones empresariales de las entidades implicadas en la operación mercantil y las representaciones sindicales de los pilotos de ambas compañías. Para el supuesto de

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

que alguna o algunas de las partes sindicales implicadas no aceptaran su participación en la citada Comisión, esta quedaría constituida sin la participación de la parte sindical que se negara a integrarse en la misma.

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

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

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

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

ANEXO XV

Jubilacion parcial anticipada

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

En cuanto al salario del jubilado parcial y del piloto sujeto al contrato de relevo se reducirá en igual proporción al de la reducción de la jornada laboral, bien entendido que se establecerá un prorrateo igual al que se establece en los meses de vacaciones en los conceptos variables. Los seguros de pérdida de licencia o planes de jubilación se abonarán al 100%.

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

ANEXO XVI

Acuerdo de selección, ingreso y proyección profesional

1. Pilotos de Baja Experiencia.

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

1.0 Edad máxima: 40 años.

1.1 Condiciones mínimas académicas:

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

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

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

1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

1.2.1 Licencia CPL(A) PART FCL EASA y certificado médico clase 1 en vigor.

1.2.2 ATPL (A) teórico aprobado.

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

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

1.3 Otras condiciones:

1.3.2 Se valorará la formación Universitaria o equivalente.

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

1.4.2 Como fijos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel undécimo. El cambio de nivel del 11 al 10 de Segundos Pilotos, se realizará automáticamente al cumplir un año de servicio en activo en AEA.

1.5 En el caso que los Pilotos concernidos por el punto 1 de este Acuerdo dejen la compañía AEA por petición propia o despido procedente antes de dos años efectivos desde su contratación, se verán obligados a abonar a AEA el costo del curso de habilitación tipo, que se establece en una cuantía de 18.000 €. Esta cantidad será objeto de deducción de 1.500 € por mes trabajado.

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

2. Pilotos de Alta Experiencia:

2.1 Selección de Pilotos de Alta Experiencia con Habilitación Tipo y Experiencia Reciente en aviones de medio radio en servicio en AEA según el punto 3 del presente acuerdo.

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

2.1.1 Condiciones mínimas académicas:

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

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

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

2.1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.1.2.1 Licencia CPL(A) PART FCL EASA y certificado médico clase 1 en vigor.

2.1.2.2 ATPL (A) teórico aprobado.

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

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

2.1.2.5 Experiencia reciente en el Tipo, según está definida en FCL. 740.A, para la revalidación de la Habilitación de Tipo.

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

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

2.2.1 Condiciones mínimas académicas:

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

2.2.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.2.2.1 Licencia CPL(A) PART FCL EASA y certificado médico clase 1 en vigor.
2.2.2.2 ATPL (A) teórico aprobado.
2.2.2.3 Experiencia mínima total de 2.250 hrs. como piloto al mando o copiloto, de las cuales 1.500 de avión de transporte público de pasajeros y/o carga de 35.000 kgs de MTOM o superior.

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

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

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

3. Progresión de Segundos Pilotos.

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

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

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

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

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

3.2 Para tener derecho de progresión deberá haber transcurrido un mínimo de 24 meses desde la fecha de inicio del último curso completo de Habilitación de Tipo por cuenta de la empresa o desde la fecha de ingreso excepto lo dispuesto en el punto 3.2.1, los pilotos y estar en flota menor a la del tipo de avión ofertado.

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

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

Si durante este tiempo disminuyera el número de unidades del tipo de avión al que hubiera progresado regresará, por orden inverso de adscripción, a su flota de origen,

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

recuperando automáticamente y con efectos inmediatos su derecho a promocionar en la siguiente ocasión en la que se den promociones.

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Acuerdo anterior de selección, ingreso y proyección profesional de los Pilotos de AEA: A partir de la fecha de este Acuerdo, queda sin efecto el Acuerdo anterior de Selección, Ingreso y Proyección Profesional de los Pilotos de AEA.

ANEXO XVII

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

Las partes firmantes, dentro de la apuesta por la innovación tecnológica y la eficiencia y seguridad operativa en la cual coinciden, consideran adecuado el uso de un dispositivo electrónico («Electronic Device», en adelante ED) por parte del piloto, con el fin de dotarle de adecuados sistemas de información en tiempo real y de los recursos oportunos. Este dispositivo electrónico permitirá:

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Artículo 1. *Ámbito.*

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

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

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

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

Artículo 2. *Cuidado y conservación.*

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

No está permitido:

A) Usar el ED, el software o las instalaciones de comunicación de datos (tales como dock stations,...) que la Compañía pueda facilitar para fines incompatibles con esta política.

B) Modificar el sistema operativo de forma no autorizada.

C) Abrir o intentar reparar el dispositivo

D) Modificar cualquier aplicación suministrada por Air Europa excepto de acuerdo con las instrucciones específicas provistas para esas aplicaciones.

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

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

G) Divulgar su contraseña / códigos de acceso.

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

Artículo 3. *Actualización de la información.*

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

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

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

La perdida, robo o hurto del dispositivo electrónico o su rotura por causas ajenas a la voluntad del piloto no supondrán el derecho de resarcimiento de Air Europa sobre el coste de este. En las mencionadas situaciones, el piloto comunicará a la Compañía el

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

hecho con carácter inmediato. La Empresa adoptará las medidas necesarias y suministrará al piloto un nuevo dispositivo electrónico tan pronto como sea posible.

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

Artículo 5. *Contenido.*

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

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

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

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

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

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

Artículo 6. *Conectividad.*

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

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

Artículo 7. *Privacidad.*

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 8. *Propiedad.*

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

Artículo 9. *Sanciones disciplinarias.*

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

Artículo 10. *Vigencia.*

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

ANEXO XVIII

Prima de digitalización

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

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

Dichos incrementos se materializarán en la siguiente manera:

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

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

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

ANEXO XIX

Protocolo excedencias y reducciones de jornada

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

Excedencia por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo.
Excedencias voluntarias (según artículo 35).
Reducción de jornada por motivos familiares
Reducción de jornada voluntaria.

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

1. Períodos mínimos de solicitud/disfrute:

– Seis meses continuados para los casos de reducción de jornada voluntaria, enmarcados dentro de uno de estos en dos periodos posibles: enero a junio, o de julio a diciembre.
– Seis meses continuados para los casos de reducción de jornada por motivos familiares por acumulación diaria.
– Tres meses continuados en el supuesto de reducción de jornada por motivos familiares por concreción horaria.
– Diez días continuados en caso de excedencia por motivos familiares.

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

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

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

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

3. Antelación mínima para la solicitud:

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

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

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

En atención igualmente a las especiales características de la actividad realizada por el colectivo de pilotos reseñadas con anterioridad y, asimismo, a las necesidades organizativas de la Compañía, se podrá formular una sola petición de reducción de

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

jornada o excedencia cada tres o seis meses (dependiendo de la naturaleza de esta), y no podrán variarse los términos de la misma durante dicho periodo.

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

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

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

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

Excedencias por motivos familiares:

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

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

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

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

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

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

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

Reduccion de jornada por motivos familiares, violencia de genero y victimas de terrorismo.

Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de acuerdo con la edad establecida en la normativa en vigor o una persona con

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

discapacidad física, psíquica o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo en la manera regulada en el presente artículo, con los límites que establezca la normativa en vigor, con la disminución proporcional del salario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

– 1/8 corresponderán 3 días de mayo a septiembre y 4 días de octubre a abril.

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

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

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

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

Las variables no se prorratearán.

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

Reducción de jornada voluntaria.

Aquellos pilotos que tengan una antigüedad en la empresa superior a 15 años podrán acogerse voluntariamente a una reducción de jornada de 1/4 de su jornada, en computo mensual. A partir de los 25 años de antigüedad en la empresa, esta reducción podrá incrementarse hasta 1/3 de su jornada, en cómputo mensual. Podrá disfrutarse de este derecho siempre y cuando el porcentaje total de reducciones de jornada en cualquier modalidad no alcance un 10% de tripulantes por especialidad y flota y hasta ese límite de porcentaje. No obstante, lo anterior, en caso de alcanzarse o superarse el porcentaje del 10% referido, podrá disfrutarse un porcentaje máximo de un 2% adicional para este tipo de reducción.

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

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

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

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

Las variables no se prorratearán.

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

ANEXO XX

Atribuciones del Comandante

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

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

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

Código de vestimenta y comportamiento para volar en clase business:

– Mostrarán un comportamiento ejemplar, siendo discretos y respetuosos tanto con la tripulación como con el resto de los pasajeros, y manteniendo una actitud plenamente cooperativa evitando causar cualquier tipo de incomodidad o distracción. Evitarán asimismo confraternizar con los miembros de la tripulación evitando la permanencia en los galleys salvo por motivo justificado y comportándose como un pasajero normal de clase business.
– El aspecto será cuidado y aseado, y la vestimenta y calzado adecuados a una estética formal o casual, quedando prohibido:

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

ANEXO XXI

Protocolo implantación *bidding* para Pilotos de AEA

Propósito:

El presente proyecto propone la implantación de un sistema módulo de gestión de las preferencias de programación, comúnmente denominado Prefential Bidding System (PBS), para el colectivo de pilotos de Air Europa en un plazo máximo de 18 meses desde su contratación.
El sistema PBS es un programa informático, usado por muchas compañías, que debe gestionar la programación de las tripulaciones utilizando un método de gestión de vuelos, tripulaciones y en última instancia, operativa de la compañía.

Objetivos:

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

– Tripulaciones;
– Seniority;
– Normativa;
– Convenio;
– Requerimientos de la operativa.

Adicionalmente, este nuevo módulo tiene que ser capaz de realizar las concesiones a los tripulantes sin generar un coste significativo a la compañía. Dichas concesiones serán, para todo el colectivo de pilotos, lo más justas posibles, con lo que hay que

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

encontrar una fórmula de asignación que dote de equilibrio a las programaciones, además de aportar un alto grado de satisfacción.

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

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

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

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

ANEXO XXII

Acuerdo flota única de largo radio para Comandantes

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

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

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

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

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

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

cve: BOE-A-2023-24660
Verificable en https://www.boe.es

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

17298 *Resolución de 14 de agosto de 2025, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Acuerdo de modificación del V Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU, Tripulantes técnicos de vuelo.*

Visto el texto del Acuerdo de modificación del V Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de vuelo) –Código de convenio 90009430011995–, que fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 2 de diciembre de 2023, por el que se aprueba la modificación de los artículos 1, 25, 27, 29, 34 y de los anexos V y XIX, acuerdo que ha sido suscrito el día 6 de mayo de 2025, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por la sección sindical de SEPLA, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre (BOE del 24), y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción del citado acuerdo de modificación del Convenio colectivo en el correspondiente Registro de convenios, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad, con funcionamiento a través de medios electrónicos de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.

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

Madrid, 14 de agosto de 2025.–La Directora General de Trabajo, María Nieves González García.

ACTA DE REUNIÓN DE LA MESA NEGOCIADORA DEL V CONVENIO COLECTIVO DE AIR EUROPA LINEAS AÉREAS, SAU (TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO)

En Madrid, 6 de mayo de 2025 se reúnen los asistentes que se detallan a continuación:

Por Air Europa Líneas Aéreas SAU, don Carles Frigola Barrios, en calidad de Representante Legal y doña Paloma Gutiérrez Andrés.

Por la Sección Sindical de SEPLA en Air Europa Líneas Aéreas SAU, don Eduardo Artime Fernández y don Alejandro Pérez Hidalgo, asistidos de doña Ana Losada y don Oscar Orgeira.

En el lugar y fecha indicados se reúnen, en sesión extraordinaria y por imperativo legal, las partes referidas en los expositivos anteriores, las cuales son integrantes de la Comisión Negociadora del V Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU. (Tripulantes Técnicos de Vuelo), de conformidad con las proporciones fijadas en el Acta de Constitución de la Mesa Negociadora del citado Convenio colectivo de fecha 23 de

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

febrero de 2023, de conformidad con los artículos 87 y 88 del Estatuto de los Trabajadores, y por unanimidad, manifiestan:

Primero.

Que con fecha 9 de octubre de 2024 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el Real Decreto 1026/2024, de 8 de octubre, por el que se desarrolla el conjunto planificado de las medidas para la igualdad y no discriminación de las personas LGTBI en las empresas.

Segundo.

Que el citado real decreto establece que para el caso de los convenios colectivos que se encuentren firmados con anterioridad a la entrada en vigor del mismo, la comisión negociadora se reunirá para abordar exclusivamente la negociación de las medidas planificadas previstas en el anexo I del real decreto, debiéndose iniciar el proceso de negociación en un plazo máximo de tres meses siguientes a la entrada en vigor del real decreto y no pudiéndose prolongar dichas negociaciones por más de tres meses.

Tercero.

Que las partes aquí reunidas constituyen la mesa negociadora el día 9 de enero de 2025, debatiendo sobre diferentes aspectos del real decreto anteriormente referido a los efectos de su inclusión en el texto convencional, los cuales se relacionan a continuación:

En relación al cuarto artículo del anexo I del Real Decreto 1026/2024 de Formación, sensibilización y lenguaje:

SEPLA consulta:

– Contenido de la formación.
– Formato y obligación de la Formación.
– Seguimiento del cumplimiento.

La empresa traslada:

– Que previa construcción de la Formación, se trasladará en reunión de seguimiento del cumplimiento del convenio, los contenidos y criterios de la Formación.
– Que en reunión, al menos anual, de seguimiento, se trasladará el cumplimiento de la impartición de la Formación.
– Compromiso de que la Formación será formación obligatoria tal y como exige la norma.

En relación al quinto artículo del anexo I de la Real Decreto 1026/2024 de entornos laborales diversos, seguros e inclusivos:

SEPLA solicita la retirada del anexo XXII propuesto por la empresa y propone indicar en el artículo 1 del convenio el texto del punto quinto del anexo I del Real Decreto 1026/2024, para dar cumplimiento la norma: «Por último se garantizará la protección contra comportamientos de rechazo, repudio, prejuicio, intolerancia, odio o discriminación contra cualquier persona, incluidos aquellos comportamientos considerados LGTBIfóbicos, a través de los protocolos frente al acoso y la violencia en el trabajo».

Igualmente, y respecto a la modificación del artículo 1 SEPLA entiende que «género» es equivalente a «sexo», y de hecho, incluir «por razón de orientación e identidad sexual, género o características sexuales» es bastante más amplio que «por razón de sexo» y daría cumplimiento a lo estipulado en el real decreto.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

La empresa manifiesta que no está de acuerdo con la apreciación realizada por la parte sindical, y que de conformidad al texto del Real Decreto se debe mantener la inclusión de «por razón de orientación e identidad sexual, género o características sexuales» finalmente la parte sindical acepta el mantener la redacción propuesta por la empresa.

SEPLA propone la eliminación de lo relativo a la referencia incluida en el último párrafo del artículo 34 modificado, relativa a los permisos para asistencia a Consulta médica o trámites legales, al entenderla innecesaria por no contener el convenio este tipo de permisos.

La empresa acepta la supresión solicitada.

SEPLA solicita la retirada del texto de Remoción del artículo 27 propuesto por la empresa: «Deberá velar porque dichas remociones no conlleven discriminación directa o indirecta para los hombres, mujeres, personas LGTBI y de cualquier orientación identidad sexual y expresión de género».

La empresa acepta la supresión indicada.

En relación al séptimo artículo del anexo I del Real Decreto 1026/2024 de régimen disciplinario:

SEPLA solicita eliminar el último párrafo propuesto por la empresa en relación al apartado 18 de faltas muy graves del convenio: «Si tal conducta o comportamiento se lleva a cabo prevaleciéndose de posición jerárquica, supondrá una circunstancia agravante de aquélla».

La empresa acepta la propuesta sindical.

Cuarto.

Debatidos los puntos anteriores, las partes alcanzan el 9 de enero de 2025 un preacuerdo (sometido a aprobación por asamblea por parte de SEPLA) en lo relativo a las medidas planificadas previstas en el anexo I del Real Decreto 1026/2024 para modificar parcialmente el contenido del convenio colectivo en vigor.

Quinto.

Atendido lo anterior, el 5 de mayo de 2025 SEPLA ratifica, en asamblea, el preacuerdo, aprobando así el contenido del mismo. Sin perjuicio de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» se hace vigente y resulta de aplicación a todos los efectos, siempre según lo dispuesto en el texto, en su caso, del presente acuerdo.

Sexto.

Con la ratificación del preacuerdo por parte de SEPLA, el 5 de mayo de 2025, las partes alcanzan un acuerdo en lo relativo a las medidas planificadas previstas en el anexo I del Real Decreto 1026/2024, modificándose por tanto parcialmente el contenido del convenio colectivo en vigor, que deberá publicarse en el «Boletín Oficial del Estado» para que su contenido pueda obtener la naturaleza de Convenio colectivo estatutario A tal efecto se adjunta a la presente acta como anexo el texto del acuerdo anteriormente referido.

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

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, suscriben la presente acta en el lugar indicado.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

ANEXO

Redacción definitiva de los artículos modificados del vigente V Convenio Colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de Vuelo), para dar cumplimiento al Real Decreto 1026/2024, de 8 de octubre, por el que se desarrolla el conjunto planificado de las medidas para la igualdad y no discriminación de las personas LGTBI en las empresas

Texto Modificado:

«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, 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 o que se puedan encuadrar en el grupo de Pilotos, en las situaciones contempladas en este convenio.

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros convenios colectivos.

b) El personal ajeno a AEA que realice prácticas de vuelo.

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

En este sentido, toda referencia efectuada en el texto del presente convenio colectivo a términos como, por ejemplo, “trabajador”, “piloto”, “tripulante técnico de vuelo” y “empleado” se deberá entender referida en alusión tanto al género masculino como al femenino que, en definitiva, engloba la totalidad del personal de alta en la compañía. Todo ello, en tanto las partes acuerdan salvaguardar el principio de no discriminación laboral entre hombres, mujeres, personas LGTBI o de cualquier orientación e identidad sexual y expresión de género, establecido en el artículo 14 de la Constitución Española, en relación con el artículo 17 del Estatuto de los Trabajadores y la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y la Ley 4/2023, para la igualdad real y efectiva de las personas trans y para la garantía de los derechos de las personas LGTBI, de tal forma que pueda aplicarse sin excepciones a todo el personal afectado por el presente convenio colectivo. Todo ello, en el entendimiento y convencimiento de la obligación de respetar la igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral, que conlleva, en suma, garantizar un entorno laboral inclusivo, favorable a la diversidad y que avance en la erradicación de la discriminación de las personas LGTBI, así como la ausencia de toda discriminación directa o indirecta, por razón de sexo, de orientación e identidad sexual, género o características sexuales, edad, religión, creencias o nacimiento, así como las derivadas de la maternidad o paternidad, de las obligaciones familiares y cualquier otra condición reseñada en la Ley 15/2022.

En este sentido se deja expresa constancia de que el presente convenio pretende atender a la realidad de las familias diversas, cónyuges y parejas de hecho LGTBI, garantizando el acceso a los permisos, beneficios sociales y derechos recogidos en el mismo sin discriminación por razón de orientación e identidad sexual y expresión de género.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

Por último se garantizará la protección contra comportamientos de rechazo, repudio, prejuicio, intolerancia, odio o discriminación contra cualquier persona, incluidos aquellos comportamientos considerados LGTBIfóbicos, a través de los protocolos frente al acoso y la violencia en el trabajo.»

Texto Modificado:

«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, priorizándose en todo caso la formación o idoneidad de la persona para el puesto de trabajo, independientemente de su orientación e identidad sexual o su expresión de género, con especial atención a las personas trans como colectivo especialmente vulnerable.

Para erradicar estereotipos en el acceso al empleo de las personas LGTBI, se reforzará la formación adecuada de las personas que participan en los procesos de selección.

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

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

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

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

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

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

Texto modificado:

«Artículo 27. *Promoción y remoción.*

Promoción.

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

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

a) Que le corresponda según su orden de escalafón profesional.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

b) Estar en posesión del Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 4.000 horas. Se computarán a razón de 1,25 las realizadas en aviones de línea aérea de categoría igual o superior al B737.

d) No tener informe desfavorable de las Jefaturas de Flota e Instrucción. Dicho informe, en su caso, deberá ser comunicado al mismo cuando le llegue la promoción.

e) Si el piloto no estuviese de acuerdo con los informes desfavorables comunicados tendrá derecho a revisar conjuntamente con la Dirección de Operaciones su caso. Podrá ir acompañado por un representante a su elección.

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

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

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

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

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

A los únicos efectos de antigüedad en el grupo laboral (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 ½ más de la establecida como restricción por la normativa en vigor.

En otro caso su fecha de antigüedad en el grupo laboral 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 en el grupo laboral.

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, garantizándose en todo caso el desarrollo de la carrera profesional en igualdad de condiciones, sin conllevar ningún tipo de discriminación directa o indirecta para las personas LGTBI.

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.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

Remoción.

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

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

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

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

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

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

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

– El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto tercero conllevará la nulidad de la retirada de confianza correspondiente.

– La comisión se reunirá cada seis meses, o a petición de alguna de las partes, para revisar los casos existentes.

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

Texto modificado:

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

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

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

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

c) Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por AEA en dichos 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.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

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

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

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

Este sistema de progresiones es objetivo, razonable y proporcional, sin discriminación alguna por razón de sexo, orientación e identidad sexual y expresión de género.»

Texto modificado:

«Artículo 34. *Licencias.*

Licencias retribuidas: Sin perjuicio de la normativa legal que en cada momento resulte de aplicación, y a título meramente ilustrativo pero no limitativo, AEA concederá licencia con derecho a retribución a los pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1) Cinco días por accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario del cónyuge, pareja de hecho o parientes hasta el segundo grado por consanguinidad o afinidad, incluido el familiar consanguíneo de la pareja de hecho, así como de cualquier otra persona distinta de las anteriores, que conviva con la persona trabajadora en el mismo domicilio y que requiera el cuidado efectivo de aquella.

2) Dos días naturales, ampliables a cinco siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, en caso de nacimiento de hijo.

3) Dos días por fallecimiento del cónyuge, pareja de hecho o parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando con tal motivo la persona trabajadora necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo se ampliará en dos días.

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

5) Quince días naturales ininterrumpidos en caso de matrimonio o registro de pareja de hecho.

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

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

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

9) 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.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

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.

Se garantiza a todas las personas trabajadoras el derecho al acceso y disfrute de los permisos estipulados en el presente artículo en condiciones de igualdad, sin discriminación por razón de sexo, orientación e identidad sexual y expresión de género y atendiendo a la realidad de las familias diversas, cónyuges y parejas de hecho, con especial atención a las personas trans.»

Texto modificado:

«ANEXO V

Faltas y sanciones

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

Son faltas leves:

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

Son faltas graves:

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

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

8) La imprudencia o negligencia en actos de servicio.

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

Son faltas muy graves:

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

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

3) Fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas y el hurto o robo, tanto a sus compañeros de trabajo como a la Empresa o a cualquier personal dentro de las dependencias de la Empresa o durante actos de servicio en cualquier lugar.

4) Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos en materias útiles, herramientas, máquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la Empresa.

5) La falsedad u omisión de datos en los partes y actas de trabajo.

6) La simulación de enfermedad o accidente.

7) La condena por delito de robo, estafa, hurto o malversación cometido fuera de la Empresa o por cualquier otra condena que pueda implicar para ésta desconfianza hacia su autor.

8) La continuidad y habitual falta de aseo y limpieza de tal índole que produzca queja justificada de sus compañeros de trabajo.

9) La embriaguez habitual durante el trabajo. Se considerará igualmente como falta muy grave la embriaguez del piloto, aunque no sea habitual.

10) Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados a la Empresa.

11) Realizar, sin el oportuno permiso, trabajos particulares durante la jornada, así como emplear para usos propios, sin la debida autorización, elementos de trabajo de la Empresa, aun fuera de la jornada de trabajo.

12) Dedicarse a actividades que evidentemente impliquen competencia a la Empresa.

13) Los malos tratos de palabra u obra o falta grave de respeto y consideración a los jefes, así como a los compañeros y subordinados y a los clientes de la Empresa.

14) La blasfemia habitual.

15) La reiteración por una sola vez en faltas graves o la producida por tercera o más veces en faltas leves.

16) La imprudencia o negligencia en el servicio cuando implique riesgo de accidente para el personal, peligro de avería para las instalaciones, deterioro o uso excesivo o inadecuado de los materiales o contravención de los Reglamentos vigentes.

17) Si un TTP hace un uso indebido de los billetes frees por venta o entrega de los mismos a cambio de cualquier tipo de contraprestación, perderá el derecho a disfrutar de dicho beneficio, durante el tiempo restante del año de utilización y los dos años siguientes. Todo ello sin perjuicio de que, dependiendo de la gravedad del comportamiento observado la empresa pueda aplicar el régimen sancionador establecido en el presente convenio en cualquiera de sus grados.

18) Todo comportamiento o conducta en el ámbito laboral que atente contra el respeto, la intimidad y/o dignidad de la mujer, el hombre o la persona LGTBI, así como aquellos que vayan contra la libertad sexual, la orientación e identidad sexual y la expresión de género de las personas trabajadoras, mediante la ofensa física o verbal.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

Sanciones: Corresponde a las Empresas la facultad de imponer sanciones, de acuerdo con lo determinado en el Estatuto de los Trabajadores y en el presente convenio.

De toda sanción, salvo la amonestación verbal, se dará traslado por escrito al interesado, quien deberá acusar recibo o firmar el enterado de la comunicación.

Las sanciones máximas que podrán imponerse en cada caso, atendiendo a la gravedad de la falta cometida, serán las siguientes:

A) Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.

B) Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

C) Por faltas muy graves:

1.ª) Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis días a sesenta días.

2.ª) Despido.

Las sanciones que en el orden laboral pueden imponerse se entienden sin perjuicio de pasar el tanto de cual a los Tribunales competentes cuando el hecho cometido pueda ser constitutivo de falta o delito.

Las faltas leves prescribirán a los diez días, las graves, a los veinte días y las muy graves, a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tuvo conocimiento de su comisión y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

La Empresa anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas.

ANEXO XIX

Protocolo excedencias y reducciones de jornada

Los pilotos de la compañía podrán encontrase en alguna de las siguientes situaciones:

Excedencia por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo.

Excedencias voluntarias (según artículo 35).

Reducción de jornada por motivos familiares.

Reducción de jornada voluntaria.

Teniendo en cuenta la especificidad y sensibilidad del trabajo realizado por el colectivo al que le resulta de aplicación el presente convenio, que requiere de una continua actualización formativa, contar con las necesarias habilitaciones descritas en la legislación vigente, tener unos niveles de pericia y conocimientos destacables, así como la dificultad de poder contratar a pilotos temporalmente para suplir las posibles ausencias derivadas de las situaciones anteriormente descritas, manteniendo los estándares de profesionalidad y seguridad necesarios, y las necesidades organizativas de la compañía, se establecen las siguientes condiciones:

1. Períodos mínimos de solicitud/disfrute:

– Seis meses continuados para los casos de reducción de jornada voluntaria, enmarcados dentro de uno de estos en dos periodos posibles: enero a junio, o de julio a diciembre.

– Seis meses continuados para los casos de reducción de jornada por motivos familiares por acumulación diaria.

– Tres meses continuados en el supuesto de reducción de jornada por motivos familiares por concreción horaria.

– Diez días continuados en caso de excedencia por motivos familiares.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

2. Porcentaje total máximo de tripulantes y prioridad en la concesión de reducción de jornada voluntaria y/o excedencia voluntaria:

Se establece un porcentaje máximo del 10 % de tripulantes por periodo de seis meses de la misma especialidad y flota. Las reducciones de jornada y/o excedencia por motivos familiares únicamente computarán dentro de ese 10 % por especialidad y flota para la concesión de reducciones y excedencias voluntarias. En caso de que debido a una petición no voluntaria se excediera el 10 % establecido se podrá rescindir la reducción voluntaria por orden inverso de escalafón con un preaviso de 30 días.

Las solicitudes que se realicen amparadas en reducciones y excedencias de los apartados referidos a motivos familiares (incluyendo violencia de género y víctimas de terrorismo), tendrán prioridad frente a las asignaciones de periodos de las solicitudes realizadas de reducciones de jornada o excedencias voluntarias.

De quedar periodos vacantes (peticiones no voluntarias inferiores al 10 %), se asignarán las peticiones voluntarias por orden de escalafón, una vez repartidos, los periodos vacantes se asignarán por estricto orden de solicitud, dentro de la misma especialidad y flota.

3. Antelación mínima para la solicitud:

El piloto deberá solicitar cualquier tipo de excedencia o reducción de jornada con una antelación mínima de 45 días anterior al inicio del primer día del mes de comienzo de la excedencia/reducción.

No obstante lo anterior, por motivos imprevistos, de urgencia, sobrevenidos o por el nacimiento de un hijo, se podrá solicitar con el preaviso mínimo legalmente establecido. En tales casos la compañía, podrá requerir al tripulante para que acredite y justifique dichos motivos y convocar una comisión paritaria para analizar los mismo. Dicha Comisión estará formada por un representante de la compañía y un representante de legal de los trabajadores de las secciones sindicales reconocidas de acuerdo con el anexo IV del presente convenio, a elección del tripulante.

En caso de que una petición de reducción de jornada voluntaria afecte a los meses de julio y agosto, la petición tendrá que realizarse como muy tarde el 1 de abril de ese mismo año.

En atención igualmente a las especiales características de la actividad realizada por el colectivo de pilotos reseñadas con anterioridad y, asimismo, a las necesidades organizativas de la Compañía, se podrá formular una sola petición de reducción de jornada o excedencia cada tres o seis meses (dependiendo de la naturaleza de esta), y no podrán variarse los términos de la misma durante dicho periodo.

La Compañía comunicará al interesado la resolución de la petición al menos 30 días antes del mes de inicio de la reducción. Igualmente comunicará a la representación de los pilotos un listado mensual donde se especifique el número de las solicitudes concedidas y rechazadas por especialidad y flota.

Cuando un tripulante acogido a este derecho solicite destacamento o destino voluntario se entenderá que opta por acudir a dicho destacamento o destino, por lo que la reducción de actividad quedará en suspenso, reanudándose una vez finalizado dicho destacamento o destino.

Durante el periodo en que un tripulante deba realizar un curso de calificación de tipo quedará en suspenso la reducción, sin necesidad de preaviso por parte del tripulante, y con efectividad del primer día del mes en el que se realiza el curso, a todos los efectos.

Los cursos de refresco, simuladores de refresco, así como otros cursos y reconocimiento médico, que deban realizar los tripulantes reducidos, se llevarán a cabo en el horario establecido, pero siempre respetando los días libres de la reducción.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

Excedencias por motivos familiares:

Los pilotos tendrán derecho a un período de excedencia de duración no superior a la establecida en la normativa en vigor para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza, como por adopción, o en los supuestos de acogimiento, tanto permanente como preadoptivo, aunque éstos sean provisionales, a contar desde la fecha de nacimiento o, en su caso, de la resolución judicial o administrativa.

También tendrán derecho a un período de excedencia, de duración no superior a la establecida en la normativa en vigor, para atender al cuidado de un familiar hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad no pueda valerse por sí mismo, y no desempeñe actividad retribuida.

La excedencia contemplada en el presente apartado, cuyo período de duración podrá disfrutar de forma fraccionada en periodos no inferiores a diez días al mes, constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres, mujeres personas LGTBI y de cualquier orientación e identidad sexual y expresión de género. No obstante, si dos o más trabajadores de la empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, esta podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

Cuando un nuevo sujeto causante diera derecho a un nuevo período de excedencia, el inicio de la misma dará fin al que, en su caso, se viniera disfrutando.

El período en que el piloto permanezca en situación de excedencia conforme a lo establecido en este apartado será computable a efectos de antigüedad y el trabajador tendrá derecho a la asistencia a cursos de formación profesional, a cuya participación deberá ser convocado por el empresario, especialmente con ocasión de su reincorporación. Durante el primer año tendrá derecho a la reserva de su puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reserva quedará referida a un puesto de trabajo del mismo grupo profesional o categoría equivalente.

No obstante, cuando el trabajador forme parte de una familia que tenga reconocida oficialmente la condición de familia numerosa, la reserva de su puesto de trabajo se extenderá hasta un máximo de 15 meses cuando se trate de una familia numerosa de categoría general, y hasta un máximo de 18 meses si se trata de categoría especial.

Se llevará a cabo un prorrateo igual al que se establece en los meses de vacaciones para los conceptos variables salariales.

Reducción de jornada por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo.

Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de acuerdo con la edad establecida en la normativa en vigor o una persona con discapacidad física, psíquica o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo en la manera regulada en el presente artículo, con los límites que establezca la normativa en vigor, con la disminución proporcional del salario.

Tendrá el mismo derecho quien precise encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

El progenitor, adoptante o acogedor de carácter preadoptivo o permanente, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario de, al menos, la mitad de la duración de aquélla, para el cuidado, durante la hospitalización y tratamiento continuado, del menor a su cargo afectado por cáncer (tumores malignos, melanomas y carcinomas), o por cualquier

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

otra enfermedad grave, que implique un ingreso hospitalario de larga duración y requiera la necesidad de su cuidado directo, continuo y permanente, acreditado por el informe del Servicio Público de Salud u órgano administrativo sanitario de la Comunidad Autónoma correspondiente y, como máximo, la edad establecida en la normativa en vigor.

Las reducciones de jornada contempladas en el presente apartado constituyen un derecho individual de los trabajadores, hombres, mujeres, personas LGTBI y de cualquier orientación e identidad sexual y expresión de género. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, la empresa podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

Los trabajadores que tengan la consideración de víctimas de violencia de género o de víctimas del terrorismo tendrán derecho, para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, a la reducción de la jornada de trabajo con disminución proporcional del salario o a la reordenación del tiempo de trabajo, a través de la adaptación del horario, de la aplicación del horario flexible o de otras formas de ordenación del tiempo de trabajo que se utilicen en la empresa.

Sin perjuicio de que la reducción de jornada se llevará a cabo en la manera regulada en el presente artículo, al objeto de facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral en atención a la especificidad de la actividad profesional del colectivo, se establece el siguiente criterio:

El periodo correspondiente a la reducción de jornada se efectuará siguiendo el criterio de reducir, en igual porcentaje que el solicitado, las horas de actividad y vuelo tomando como base para dicho cálculo las medias de cada uno de estos conceptos señalados referidas al mes en el que disfruta la reducción de jornada con respecto a su especialidad y flota. Así mismo la compañía deberá informar a los tripulantes acogidos a reducción de jornada con concreción horaria de las horas y límites de actividad por flota.

Asimismo, para reducciones de 1/6, 1/5, 1/4, 1/3 y 1/2 el piloto podrá solicitar un periodo diario de concreción horaria en el que la empresa no le programará actividad alguna, excepto tareas de instrucción e inspección. Cuando al piloto no se le haya podido asignar la concreción solicitada debido a que esta impida realizar el mínimo de horas de actividad y vuelo para la reducción solicitada, la compañía informará al piloto y a las secciones sindicales con 30 días de antelación y programará la reducción de jornada sin concreción horaria diaria hasta que el piloto solicite una nueva concreción horaria por escrito a su jefatura de flota.

Para solicitudes de reducción de jornada de 1/8, 1/6, 1/5 y 1/4 de porcentaje de reducción, el piloto podrá solicitar que el periodo correspondiente a la reducción de jornada se disfrute por días que serán consecutivos desde su inicio hasta su finalización, repartiéndose de manera uniforme a lo largo del mes, para lo que se seguirá el orden de petición. Para las reducciones de jornada de:

– 1/4 corresponderán 7 días de mayo a septiembre y 8 días de octubre a abril.
– 1/5 corresponderán 6 días de mayo a septiembre y 6 días de octubre a abril.
– 1/6 corresponderán 5 días de mayo a septiembre y 5 días de octubre a abril.
– 1/8 corresponderán 3 días de mayo a septiembre y 4 días de octubre a abril.

Los días libres se prorratearan en cada periodo de reducción de jornada en atención a la media de días libres disfrutados en su base, especialidad y flota.

Cuando al piloto no se le haya podido asignar el período solicitado, en cuanto exista una vacante en dicho período, este se le asignará siguiendo el orden de petición por parte del piloto quien deberá solicitarlo por escrito a su Jefatura de Flota.

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

Se reducirán sus haberes en la proporción correspondiente, es decir se reducirán:

– Salario base.
– Antigüedad.
– Prima razón de viaje.
– Gratificación extraordinaria.
– Plus de transporte.
– Prima de responsabilidad de comandante.

Las variables no se prorratearán.

Los seguros de pérdida de licencia y planes de jubilación se abonarán al 100 %.

Reducción de jornada voluntaria.

Aquellos pilotos que tengan una antigüedad en la empresa superior a 15 años podrán acogerse voluntariamente a una reducción de jornada de 1/4 de su jornada, en computo mensual. A partir de los 25 años de antigüedad en la empresa, esta reducción podrá incrementarse hasta 1/3 de su jornada, en cómputo mensual. Podrá disfrutarse de este derecho siempre y cuando el porcentaje total de reducciones de jornada en cualquier modalidad no alcance un 10 % de tripulantes por especialidad y flota y hasta ese límite de porcentaje. No obstante, lo anterior, en caso de alcanzarse o superarse el porcentaje del 10 % referido, podrá disfrutarse un porcentaje máximo de un 2 % adicional para este tipo de reducción.

El periodo correspondiente a la reducción de jornada se disfrutará por días consecutivos desde su inicio y hasta su finalización, repartiendo uniformemente a lo largo del mes.

Los periodos inicialmente se asignarán por orden de escalafón, una vez repartidos, los periodos vacantes se asignarán por estricto orden de solicitud, dentro de la misma especialidad y flota.

Se reducirán sus haberes en la proporción correspondiente, es decir se reducirán:

– Salario base.
– Antigüedad.
– Prima razón de viaje.
– Gratificación extraordinaria.
– Plus de transporte.
– Prima de responsabilidad de comandante.

Las variables no se prorratearán.

Los seguros de pérdida de licencia y planes de jubilación se abonarán al 100 %.»

cve: BOE-A-2025-17298
Verificable en https://www.boe.es

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

11055 *Resolución de 11 de mayo de 2026, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica la Sentencia del Tribunal Supremo, relativa al V Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de vuelo).*

Visto el fallo de la Sentencia número 449/2026, de fecha 24 de abril de 2026, dictada por la Sala de lo Social del Tribunal Supremo –recurso de casación n.º 116/2025–, que estima el recurso de casación interpuesto por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) contra la Sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de 4 de febrero de 2025, recaída en los Autos n.º 254/2024, y relativa al anexo XIX del V Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de Vuelo) –código de Convenio n.º 90009430011995–,

Y teniendo en consideración los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.

Con fecha 8 de noviembre de 2023 se procedió a la inscripción en el Registro de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad de la Dirección General de Trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos, del V Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de Vuelo) –código de convenio n.º 90009430011995–, que fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 2 de diciembre de 2023.

Segundo.

El día 6 de mayo de 2026 ha tenido entrada en el registro general del Ministerio la antecitada Sentencia de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo de 24 de abril de 2026, en cuyo fallo se acuerda estimar el recurso de casación interpuesto por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), contra la también citada Sentencia de la Audiencia Nacional de 4 de febrero de 2025, casar y anular dicha Sentencia (conflicto colectivo 254/2024), estimar la demanda y declarar la ilegalidad parcial del anexo XIX del convenio, suscrito el 14 de septiembre de 2023 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 2 de diciembre de 2023, en lo que afecta a la siguiente previsión: «Las variables no se prorratearán y su aplicación por la demandada a los pilotos en reducción de jornada respecto únicamente de las horas vuelo 1 (a partir de 55 y hasta 75) y horas vuelo 2 (a partir de 75)».

Fundamentos de Derecho

Primero y único.

De conformidad con lo establecido en el artículo 166.3 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, cuando la sentencia sea anulatoria, en todo o en parte, del convenio colectivo impugnado y éste hubiera sido publicado, también se publicará en el boletín oficial en que aquél se hubiere insertado.

Aunque en el presente caso la modalidad procesal seguida fue la de conflicto colectivo, el resultado final ha sido la anulación parcial de un anexo del referido convenio colectivo, motivo por el cual resulta de aplicación lo previsto en el citado artículo 166.3 de

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

la Ley 36/2011, con base en el cual la Sala del Tribunal Supremo ordena igualmente que se proceda a su publicación.

En consecuencia, esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción de la citada Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de abril de 2026, recaída en el recurso de casación n.º 116/2025, y relativa al anexo XIX del V convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU, (Tripulantes Técnicos de Vuelo) –código de Convenio n.º 90009430011995–, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 2 de diciembre de 2023, en el correspondiente Registro de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad dependiente de este Centro Directivo con funcionamiento a través de medios electrónicos.

Segundo.

Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 11 de mayo de 2026.–La Directora General de Trabajo, María Nieves González García.

CASACIÓN NÚM.: 116/2025

Ponente: Excma. Sra. doña Isabel Olmos Parés.
Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. don Alfonso Lozano de Benito.

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Social

Sentencia núm. 449/2026

Excmos. Sres. y Excma. Sra.:

Don Antonio V. Sempere Navarro.
Don Juan Molins García-Atance.
Don Juan Martínez Moya.
Doña Isabel Olmos Parés.
Don Félix V. Azón Vilas.

En Madrid, a 24 de abril de 2026.

Esta Sala ha visto el recurso de casación ordinaria interpuesto por el letrado don Óscar Orgeira Rodríguez, en nombre y representación de Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) contra la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional 17/2025, de 4 de febrero, procedimiento 254/2024, en actuaciones seguidas en virtud de demanda sobre conflicto colectivo a instancia de SEPLA contra Air Europa Líneas Aéreas, SAU.

Ha comparecido en concepto de parte recurrida Air Europa Líneas Aéreas, SAU, representada y defendida por el letrado don Alejandro Cobos Sánchez.

Ha sido ponente la Excma. Sra. doña Isabel Olmos Parés.

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

Antecedentes de hecho

Primero.

Por la representación letrada de Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), se presentó demanda sobre conflicto colectivo de la que conoció la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, y en la que tras exponer los hechos y motivos que estimó de aplicación terminó suplicando se dictara sentencia por la que:

«se declare de conformidad con los hechos de la demanda, la ilegalidad parcial del anexo XIX del convenio en lo que afecta a la previsión: Las variables no se prorratearán y su aplicación por la demandada a los pilotos en reducción de jornada respecto únicamente de las horas vuelo 1 (a partir de 55 y hasta 75) y horas vuelo 2 (a partir de 75).»

Segundo.

Admitida a trámite la demanda se celebró el acto del juicio, con la intervención de las partes y el resultado que se refleja en el acta que obra unida a las actuaciones. Recibido el pleito a prueba se practicaron las propuestas por las partes y declaradas pertinentes.

Tercero.

Con fecha 4 de febrero de 2024 la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional dictó sentencia, en la que se exponían los siguientes hechos probados:

«Primero.–El sindicato SEPLA posee significativa implantación entre el colectivo de Tripulantes Pilotos de la Compañía Air Europa Líneas Aéreas, SAU, hallándose reconocido como representante e interlocutor de los mismos por la mencionada empresa a través de su sección sindical y con presencia en los órganos de representación unitaria constituidos en las diversas bases de la compañía (no controvertido).

Segundo.–La empresa aplica el V Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU (Tripulantes Técnicos de vuelo), publicado en el BOE n.º 288, de 2 de diciembre de 2023. El presente conflicto colectivo afecta a los pilotos que prestan servicios para la demandada en sus bases o centros de trabajo en toda la geografía española (no controvertido). En el anexo XIX del vigente Convenio de Pilotos de Air Europa «Protocolo excedencias y reducciones de jornada», se regulan las situaciones en que pueden encontrarse los Pilotos ya sea en la modalidad suspensiva o de reducción de la jornada establecida. Las Tablas salariales previstas en el anexo II del convenio establecen los conceptos salariales por Nivel del Primer Piloto o del Segundo Piloto (descriptor n.º 19, documento n.º 9, y descriptor n.º 24).

Tercero.–A fecha 7 de octubre de 2024 los Tripulantes Técnicos de Vuelo que disfrutaban de reducción de jornada en la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU eran los reflejados en el documento n.º 1 obrante al descriptor n.º 19 y que ha sido ratificado por su autor (testifical de don Miguel Ignacio Berriatua Arjona). En dicho documento figuran 44 personas con reducción de jornada por guarda legal, de las cuales 39 son hombres y 5 son mujeres.

Cuarto.–Existen Tripulantes Técnicos de Vuelo de la empresa demandada con reducción de jornada que perciben el Plus por Horas Vuelo 1 y 2 (testifical de don Aníbal Hernández Corras y documentos n.º 1 y 2 del descriptor n.º 19).

Quinto.–La cuestión ahora debatida fue tratada en reunión de fecha 2 de abril de 2024 de la Comisión paritaria y de interpretación del V Convenio colectivo de Pilotos, sin que las partes lograran alcanzar un acuerdo en el seno de tal Comisión (descriptor n.º 25).

Sexto.–El 13 de mayo de 2024 tuvo lugar intento de mediación en el SIMA con el resultado de falta de acuerdo (descriptor n.º 2).»

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

En dicha sentencia aparece la siguiente parte dispositiva: «Desestimamos la demanda interpuesta por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) frente a la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU; y, en consecuencia, absolvemos a tal demandada de las pretensiones contenidas en la demanda. Sin imposición de costas».

Cuarto.

Frente a dicha resolución se interpuso recurso de casación ordinaria por la representación legal de SEPLA, siendo admitido a trámite por providencia de esta Sala de 2 de junio de 2025.

Quinto.

Impugnado el recurso por la parte recurrida, se emitió informe por el Ministerio Fiscal en el sentido de considerar procedente el recurso. Instruida la Excma. Sra. Magistrada ponente, se declararon conclusos los autos, señalándose para votación y fallo el día 21 de abril de 2026, fecha en que tuvo lugar.

Fundamentos de Derecho

Primero.

1. La cuestión planteada en el presente recurso de casación ordinaria es la de determinar si el sistema de retribución variable establecido en el convenio colectivo impugnado, conforme al cual el acceso a percibir la retribución variable depende de un determinado número de horas de vuelo, con independencia de que la persona trabajadora disfrute de una reducción de jornada es discriminatorio y, por tanto, nulo.

2. La sentencia de la Audiencia Nacional desestimó la demanda interpuesta por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) frente a la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU; y, en consecuencia, absolvió a la misma de las pretensiones contenidas en la demanda. Sin imposición de costas.

3. La parte actora, el sindicato de pilotos SEPLA ha interpuesto recurso de casación ordinario construyendo el mismo con un solo motivo al amparo de lo establecido en la letra e) del artículo 207 de la LRJS, esto es, para revisar las infracciones de normas jurídicas o de la jurisprudencia aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate. Concretamente se considera directamente infringido el artículo 37.6, párrafo 1.º, del ET, en relación con lo que dispone el anexo XIX y artículo 66 del V Convenio colectivo entre Air Europa y sus Pilotos publicado en BOE n.º 288, de fecha 2 de diciembre de 2023. También se consideran infringidos los artículos 3, 1281 y 1284 del Código Civil.

Alega la ilegalidad de la previsión que establece que las retribuciones variables de los pilotos no se prorratean en función de la reducción de jornada, lo que penaliza a los trabajadores que ejercen su derecho a la conciliación familiar. Señala que la disposición del convenio que impide el prorrateo de las retribuciones variables es contraria a la normativa laboral y a principios de igualdad y no discriminación. Se sostiene que la aplicación de criterios uniformes para la retribución de pilotos a tiempo completo y aquellos con reducción de jornada por guarda legal resulta en un trato desfavorable para estos últimos, lo que contraviene la legislación vigente. El sindicato también invoca la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que establece que las cláusulas que discriminan a trabajadores a tiempo parcial son ilegales. En conclusión, el sindicato solicita que se case y anule la sentencia de la Audiencia Nacional, argumentando que la regulación actual no respeta los derechos de los trabajadores en reducción de jornada y que debe ser revisada para garantizar la igualdad de trato en la retribución.

4. La empresa impugna dicho recurso, argumentando que la afirmación del sindicato de que los pilotos en reducción de jornada no pueden percibir retribución

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

variable es incorrecta, ya que según la sentencia de instancia estos pilotos sí reciben dicha retribución en la misma cuantía que los trabajadores a tiempo completo. Sostiene también que el convenio colectivo establece que las retribuciones variables no se prorratean y que la reducción de jornada implica una disminución proporcional del salario, conforme al artículo 37.6 del ET. Además, se argumenta que la retribución variable depende de las horas de perfil de vuelo y no de las horas de vuelo efectivas, y que la normativa y el convenio colectivo son claros en que los complementos salariales vinculados a la duración de la jornada pueden ser objeto de reducción. La empresa también refuta la aplicación de jurisprudencia comunitaria y del Acuerdo marco sobre el trabajo a tiempo parcial, argumentando que los trabajadores en cuestión no son considerados a tiempo parcial, ya que su jornada normal es a tiempo completo, aunque temporalmente reduzcan su jornada. En conclusión, la empresa solicita que se desestime el recurso de casación, reafirmando que la interpretación de la sentencia de instancia es correcta y que se han respetado los acuerdos establecidos en el convenio colectivo.

5. El Ministerio Fiscal ha emitido informe en el sentido de que el recurso debe ser estimado toda vez que el argumento empleado en la sentencia recurrida, en cuanto desestima la aplicación de la doctrina del TJUE al considerar que se trata de un supuesto distinto en la medida en que la misma viene referida a un trabajador a tiempo parcial y, en el presente caso, a trabajadores con jornada reducida por razón de guarda legal de familiares; no resulta aceptable, ya que precisamente el motivo de la reducción horaria en el caso ahora estudiado resulta ser digno de una mayor protección que la mera jornada reducida solicitada por un trabajador varón por cualesquiera otras razones, pues como se ha dicho, tanto el legislador comunitario como el nacional, pretenden solventar supuestos de discriminación indirecta derivados precisamente de la dedicación del trabajador a supuestos de necesaria conciliación familiar.

Segundo.

1. El artículo 37.6 establece que: «Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de doce años o una persona con discapacidad que no desempeñe una actividad retribuida tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo diaria, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un octavo y un máximo de la duración de aquella».

2. El artículo 74 del Convenio colectivo aplicable establece sobre «Prima horaria» que: «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».

3. El artículo 51 del mismo convenio referido a «Tiempo de vuelo» establece que: «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 […]».

4. El tenor literal del anexo XIX del convenio, cuya ilegalidad parcial se afirma por la demandante en relación a la reducción de jornada por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo es el siguiente:

«Reducción de jornada por motivos familiares, violencia de género y víctimas de terrorismo. […]

Sin perjuicio de que la reducción de jornada se llevará a cabo en la manera regulada en el presente artículo, al objeto de facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral en atención a la especificidad de la actividad profesional del colectivo, se establece el siguiente criterio: El periodo correspondiente a la reducción de jornada se efectuará siguiendo el criterio de reducir, en igual porcentaje que el solicitado, las horas de

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

actividad y vuelo tomando como base para dicho cálculo las medias de cada uno de estos conceptos señalados referidas al mes en el que disfruta la reducción de jornada con respecto a su especialidad y flota. Así mismo la compañía deberá informar a los tripulantes acogidos a reducción de jornada con concreción horaria de las horas y límites de actividad por flota.

[…]

Se reducirán sus haberes en la proporción correspondiente, es decir se reducirán:

– Salario base.
– Antigüedad.
– Prima razón de viaje.
– Gratificación extraordinaria.
– Plus de transporte.
– Prima de responsabilidad de comandante.

Las variables no se prorratearán.

Los seguros de pérdida de licencia y planes de jubilación se abonarán al 100 %.»

5. En nuestra STS 499/2024, de 20 de marzo (rec. 175/2021) dijimos que: «Sostiene el recurrente que reiterada jurisprudencia viene a determinar que la reducción de jornada comporta una reducción del salario y de los conceptos salariales ligados a la duración de la jornada, pero que no cabe una interpretación automática según la cual cualquier concepto salarial debe verse reducido en proporción a la reducción de la jornada».

6. La anterior doctrina la hemos reiterado después, por ejemplo, en la sentencia del TS 1028/2024, de 17 de julio (rcud 851/2022), que declaró nula la práctica empresarial consistente en abonar el incentivo de absentismo en proporción a su jornada al personal que hace uso de su derecho a la reducción de jornada por guarda legal de hijos e hijas, fundamentalmente compuesto por mujeres; también en la STS 4/2025, de 14 de enero (rcud 1038/2023), en un caso de una trabajadora que prestaba servicios en turnos de mañana, tarde y noche y que, por razones de guarda legal con cuidado de un menor de 12 años, pasó a prestar servicios con reducción de jornada, pero continuaba con los mismos turnos rotativos y, en la que concluimos que tenía derecho a percibir en su integridad el plus de turnicidad.

En resumen, la doctrina que se ha establecido en las anteriores sentencias dispone que: «Cuando tiene lugar una reducción de jornada por guarda legal […], la disminución proporcional del salario solo debe afectar al salario base y a los complementos salariales que estén vinculados a la duración de la jornada, […]. Por el contrario, los complementos salariales que no dependen del tiempo de trabajo deben abonarse en su integridad, […]».

Tercero.

1. En el caso concreto, el convenio colectivo establece que el importe de las retribuciones variables, cuyas cuantías figuran en el anexo II del convenio colectivo, no se prorratearán, esto es, no se ven afectadas por la reducción de jornada de tal forma que se perciben en su integridad. En este punto, en efecto, la norma no establece una disminución proporcional, siendo el mismo su importe tanto en el caso de un piloto con jornada reducida como en el de un piloto con jornada completa que alcancen el umbral de horas establecidos al efecto.

Sin embargo, en el acceso a la retribución variable se exigen unas determinadas horas de vuelo para poder lucrar la misma, con independencia de que se trate de personas trabajadoras que disfrutan de una reducción de jornada y, por tanto, presten menos horas de servicio. A tal efecto, la norma convencional dispone que: «El periodo correspondiente a la reducción de jornada se efectuará siguiendo el criterio de reducir, en igual porcentaje que el solicitado, las horas de actividad y vuelo tomando como base

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

para dicho cálculo las medias de cada uno de estos conceptos señalados referidas al mes en el que disfruta la reducción de jornada con respecto a su especialidad y flota. Así mismo la compañía deberá informar a los tripulantes acogidos a reducción de jornada con concreción horaria de las horas y límites de actividad por flota».

2. De este modo, el acceso a la referida retribución variable, por las circunstancias que lo generan, las horas de vuelo computadas según perfil de vuelo, supone en la práctica una discriminación (indirecta) en los casos de reducción de jornada, ya que exige superar el mismo número de horas, pese a tener las horas de vuelo reducidas, sin que a ello obste el hecho acreditado de que en el colectivo pilotos exista una mayoría de hombres que reducen jornada (concilian), ya que estamos ante una discriminación por razones familiares, no por razón de sexo, esto es, se vincula a las circunstancias personales o sociales que menciona el artículo14 de la CE. Están en juego los derechos de conciliación que tienen dimensión constitucional y ese derecho corresponde tanto a hombres como a mujeres.

Como dijo esta Sala IV en su STS 190/2020, de 3 de marzo (rec. 190/2018): «De hecho, la Sala no acierta a comprender la postura de la parte recurrente que parece partir de la idea de que la conciliación de la vida familiar y profesional es netamente femenina. Por el contrario, el mantenimiento de la insinuación de que los derechos de conciliación son derechos de las mujeres perpetúa los mecanismos de discriminación. De ahí que consideremos que resulta perfectamente ajustado a los fines de lograr la igualdad de oportunidades el que el citado precepto del convenio atribuya el beneficio sin distinción, fomentando así la corresponsabilidad familiar mediante el otorgamiento de medidas de conciliación no sesgadas».

3. Como es conocido, la STC 3/2007, de 15 de enero, estableció la conexión de los derechos conciliatorios con los artículos 39 y 14 CE, este último en su vertiente de discriminación indirecta (por considerar que las mujeres son las usualmente implicadas en el cuidado de hijos/as), otorgando el amparo a trabajadora solicitante de reducción de jornada.

Por su parte, la STC 26/2011, de 14 de marzo, vincula el ejercicio de los derechos de conciliación del trabajador varón al principio de no discriminación, si bien por razones familiares (y no, propiamente, por razón de género) en la medida en que la negativa a acceder a una concreta medida de conciliación pudiera suponer un menoscabo para la efectiva conciliación de su vida familiar y laboral y, así, indica que:

«De ahí que hayamos afirmado que la interdicción de la discriminación por razón de sexo implica no sólo la proscripción de aquellos tratamientos peyorativos que se fundan ya en la pura y simple constatación del sexo de la persona, ya en la concurrencia de razones o circunstancias que tengan con el sexo una conexión directa e inequívoca, como sucede con el embarazo, elemento o factor diferencial que, por razones obvias, incide de forma exclusiva sobre las mujeres (SSTC 173/1994, de 7 de junio, FJ 2; 136/1996, de 23 de julio, FJ 5; 20/2001, de 29 de enero, FJ 4; y 41/2002, de 25 de febrero, FJ 3, entre otras muchas), sino también la adopción de medidas que tratan de asegurar la igualdad efectiva de trato y oportunidades de la mujer y del hombre, por lo que las medidas legales que tratan de compensar las desventajas reales que para el acceso al trabajo o la conservación de su empleo soporta la mujer a diferencia del hombre no podrían considerarse opuestas al principio de igualdad, sino, al contrario, dirigidas a eliminar situaciones de discriminación existentes, para hacer realidad la efectividad en el disfrute de los derechos exigida por el artículo 9.2 CE (SSTC 128/1987, FFJJ 7 y ss.; 19/1989, FJ 4; 28/1992, de 9 de marzo, FJ 3; 229/1992, de 14 de diciembre, FJ 2; 3/1993, de 14 de enero, FJ 3; y 109/1993, de 25 de marzo, FJ 5, por todas).

Desde esta perspectiva, resultaría difícil apreciar la existencia de discriminación por razón de sexo que alega el recurrente, pues, como advierte el Fiscal en sus alegaciones, el cuidado de los hijos no ha sido una función históricamente impuesta a los varones, por lo que no ha supuesto la imposición de dificultades específicas al hombre para el acceso

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

al trabajo y su promoción dentro del mismo, a diferencia de lo sucedido en el caso de las mujeres.

Por otra parte, el examen de las resoluciones impugnadas en amparo evidencia que el recurrente no ha sido objeto de una diferencia de trato por razón de sexo, pues la denegación de su pretensión de ser adscrito al horario nocturno con carácter fijo durante el curso 20072008 no se fundamenta en que sea trabajador varón, lo que excluye que nos hallemos ante una hipotética discriminación directa por razón de sexo prohibida por el artículo 14 CE.

5. Lo anterior no es obstáculo, conforme a nuestra doctrina (por todas, SSTC 59/1987, de 19 de mayo, FJ 1; 262/1988, de 22 de diciembre, FJ 3; y 99/2000, de 10 de abril, FJ 6), para que la queja del recurrente en amparo pueda ser analizada desde la perspectiva del mismo derecho fundamental a la no discriminación, pero en relación con otro de los motivos concretos de prohibición de discriminación que el artículo 14 CE enumera, concretamente el referido a las circunstancias personales o sociales, pues lo que se plantea en el presente caso es un problema de posible discriminación por razón de las circunstancias familiares, en la medida en que la negativa a acceder a la asignación de horario nocturno solicitada por el trabajador demandante pudiera suponer un menoscabo para la efectiva conciliación de su vida familiar y laboral».

4. Aplicando todo ello, nuestra STS 793/2020, de 23 de septiembre (rec. 70/2019), abordamos la regulación que realizaba determinado acuerdo conciliatorio sobre la retribución variable, con distinto tratamiento de la paternidad y de la maternidad, concluye que: «3.–De lo reseñado se deduce fácilmente que no estamos ante un problema de comparación entre la maternidad o la paternidad; sino que de lo que se trata de comprobar es si la específica regulación que el acuerdo conciliatorio y la práctica de empresa efectúan sobre el tratamiento de la paternidad en la retribución variable por objetivos es acorde con la Ley Orgánica de Igualdad y, especialmente, si –partiendo del dato indiscutible de que en nuestro ordenamiento jurídico la colaboración en el cuidado de los hijos comunes (artículo 39.3 CE) incumbe a ambos progenitores (STC 128/1987, de 16 de julio)– existe una posición o regulación que fomenta la dedicación exclusiva o prioritaria de la mujer a las tareas domésticas y la exclusión del hombre de las mismas; lo que la convertiría en jurídicamente inadmisible.

Y eso es lo que ocurre, precisamente, en el asunto que analizamos: la regulación que realiza le acuerdo conciliatorio sobre la retribución variable y su aplicación por el Banco de Sabadell en cuya virtud el abono de los objetivos se ve afectado, en mayor o menor medida, por las ausencias derivadas del permiso de paternidad implica un claro desincentivo para el disfrute, total o parcial, del permiso de paternidad, lo que a la postre perpetúa la posición de la mujer como única responsable de las tareas domésticas y del cuidado y atención de los hijos, lo cual es, una clara discriminación por razón de sexo ya que el derecho a la igualdad entre hombres y mujeres comprende, claramente, la consecución de un reparto equilibrado de las responsabilidades familiares en el cuidado de los hijos, lo que, en el supuesto que analizamos queda gravemente comprometido por la existencia de una regulación que, como se ha acreditado, impide a los titulares del permiso de paternidad disfrutar del mismo sin que de ello se desprenda ningún tipo de perjuicio ni de consecuencia retributiva negativa. Y es que como dijimos en la citada STS de 10 de enero de 2017 los trabajadores que se hayan acogido a un permiso parental no pueden estar en una posición de desventaja con respecto a los trabajadores que no se hayan acogido a tal permiso; que es precisamente lo que ocurriría caso de que se estimase el recurso y se perpetuase la situación descrita».

5. En el caso concreto, con la fórmula que se emplea en el anexo XIX del convenio se trata por igual lo desigual ya que se exige el mismo esfuerzo al piloto reducido que al que presta servicios a tiempo completo a la hora de retribuir las Horas 1 y Horas 2. Respecto de las primeras – Horas 1 – la franja inferior fijada en 55 horas no se devenga hasta que se alcanza esa cifra; dicha limitación impide al piloto acogerse a una reducción del 50%, pues nunca se vuelan más de 80 horas al mes. El hecho de que peligre el

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

devengo de la retribución variable por horas condiciona irremisiblemente la opción de la persona trabajadora pues, según los casos, no percibiría cantidad alguna. Idéntico razonamiento puede emplearse respecto del percibo de las Horas 2 (a partir de la hora 75) que en la práctica son de imposible devengo.

De lo expuesto resulta que, si bien la reducción de jornada por guarda legal del piloto se articula sobre la proporcional reducción de la actividad aérea y horas de vuelo en atención a la solicitud y necesidades del piloto, a la hora de retribuir la parte variable del salario, sustanciosa y considerable, se somete a la posibilidad de que no se perciba cantidad alguna si tal reducción no permite alcanzar las cotas inferiores de Horas 1 y Horas 2, pues las mismas se realizan de igual manera por pilotos reducidos y pilotos a tiempo completo.

El hecho de que la previsión convencional establezca que las variables no se prorratearán, es decir, la imposibilidad de prorratear estos conceptos variables, no es obstáculo para apreciar la discriminación en que incurre el sistema tal y como está configurado, exigiendo el mismo número de horas de vuelo para devengar el plus pese a tener jornada reducida, sin perjuicio de que, precisamente por ello, la ilegalidad que se pide es también de la previsión convencional que impide que las variables se prorrateen, ya que la proporcionalidad que se pide sobre las horas de vuelo exigibles para acceder a la retribución variable en función del porcentaje en que se reduzca la jornada tiene que tener su traslación en la proporcionalidad en el abono de la retribución variable, salvo en aquellos casos en los que, pese a la reducción de la jornada, se alcance igualmente el número de horas precisas, en cada uno de sus tramos, para devengar la retribución variable, sin aplicar prorrata alguna, en cuyo caso, puede abonarse la retribución variable en su integridad, como venía sucediendo en la práctica conforme se declara probado en el ordinal tercero de los probados.

Esa debe ser la consecuencia de la nulidad de la previsión del convenio pedida en demanda respecto de que «Las variables no se prorratearán y su aplicación por la demandada a los pilotos en reducción de jornada respecto únicamente de las horas vuelo 1 (a partir de 55 y hasta 75) y horas vuelo 2 (a partir de 75)».

Cuarto.

1. En atención a lo expuesto, el recurso debe ser estimado y la sentencia casada, estimando la demanda y declarando la nulidad parcial del extremo concreto del convenio colectivo impugnado.
2. Todo ello sin costas conforme dispone el artículo 235 de la LRJS.
3. Procédase a la publicación de la presente sentencia en el «Boletín Oficial del Estado» conforme dispone el artículo 166.3 de la LRJS.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido:

1.º Estimar el recurso de casación ordinaria interpuesto por el letrado don Óscar Orgeira Rodríguez, en nombre y representación de Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) contra la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional 17/2025, de 4 de febrero, procedimiento 254/2024, en actuaciones seguidas en virtud de demanda sobre conflicto colectivo a instancia de SEPLA contra Air Europa Líneas Aéreas, SAU.

2.º Casar y anular la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional 17/2025, de 4 de febrero, procedimiento 254/2024 y, estimar la demanda y declarar la ilegalidad parcial del anexo XIX del convenio en lo que afecta a la previsión: «Las variables no se prorratearán y su aplicación por la demandada a los pilotos en reducción de jornada respecto únicamente de las horas vuelo 1 (a partir de 55 y hasta 75) y horas vuelo 2 (a partir de 75)».

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es

3.º Sin costas.
4.º Procédase a su publicación en el BOE.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

cve: BOE-A-2026-11055
Verificable en https://www.boe.es