Contrato Colectivo de Trabajo

ASPA-AVSA

2020-2024



CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO CELEBRADO ENTRE AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V Y LA ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO A.S.P.A 2020-2024

Í N D I C E

CAPÍTULO I **3**
DE LA CONTRATACIÓN 3

CAPÍTULO II **11**
DE LA CAPACITACIÓN, ADIESTRAMIENTO Y MOVIMIENTO DE PERSONAL 11

CAPÍTULO III **19**
DISTRIBUCIÓN DE LABORES 19

TABLA ÚNICA DE JORNADAS **39**
PARA PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010 39

TABLA ÚNICA DE DESCANSOS Y RECESOS **41**
APLICABLE PARA TODOS LOS PILOTOS 41

CAPÍTULO IV **43**
SALARIOS, PREVISIÓN SOCIAL Y APORTACIONES AL SINDICATO 43

CAPÍTULO V **52**
VACACIONES, PERMISOS, PASES Y DESCUENTOS 52

CAPÍTULO VI **60**
RIESGOS, PREVENCIONES GENERALES Y SEGURIDAD INDUSTRIAL 60

CAPÍTULO VII **66**
PENSIONES, JUBILACIONES Y RETIROS 66

CAPÍTULO VIII **70**
DERECHOS DE LOS PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010 70

CAPÍTULO IX **71**
ESQUEMA APLICABLE PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010 71

TABLA ÚNICA DE JORNADAS **83**
PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010 83

CAPÍTULO X **85**
DENOMINACIONES 85

APÉNDICE 1 **91**
LÍNEA DE ASCENSO 91

ANEXO NO. 1 **92**
TIEMPOS DE AMORTIZACIÓN 92

CONTRATO COLECTIVO CELEBRADO CON LA ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO

CAPÍTULO I

DE LA CONTRATACIÓN

ARTÍCULO 1. LA CONTRATACIÓN.- Aerovías de México S.A. de C.V., declara ser Sociedad Anónima de Capital Variable constituida conforme a las Leyes Mexicanas; que para el desempeño de sus fines tiene plurales plazas cuyas labores son de carácter profesional, de especialidad técnica o de íntima conexión con los Pilotos Aviadores; y que las plazas que se reconocen con ese carácter son y serán desempeñadas en su totalidad exclusivamente por miembros de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, (A.S.P.A.). La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, declara ser organización sindical de trabajadores de la misma profesión, especialidad técnica y labores íntimamente conexas, y estar constituida conforme a la Leyes Mexicanas. Aerovías de México, S.A. de C.V., y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (A.S.P.A.) han convenido en celebrar el presente Contrato Colectivo de Trabajo que revisa y reforma el anterior y al efecto se reconocen recíprocamente el carácter de patrón y de organización sindical de trabajadores representativa del interés laboral de la profesión, especialidad técnica y labores íntimamente conexas, con plena capacidad, derecho y personalidad para obligarse en materia de trabajo, por lo tanto, son partes en este Contrato Colectivo de Trabajo, Aerovías de México, S.A. de C.V. y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (A.S.P.A.). La representación de la Asociación la tiene el Comité Ejecutivo o Comité Directivo, el cual puede delegarla a fines concretos en Comisionados, Delegados o Representantes Especiales. Todos los asuntos colectivos o individuales de carácter laboral serán tratados por la Empresa, con representantes de A.S.P.A.

ARTÍCULO 2. PLAZO DE VIGENCIA.- El presente Contrato Colectivo de Trabajo estará en vigor por tiempo indefinido y su período de vigencia iniciará a partir del **primero de octubre del dos mil veinte**, con independencia de su fecha de depósito; siendo revisado cada dos años. Esto sin perjuicio de la revisión salarial anual que señala el artículo 399 bis de la Ley Federal del Trabajo, misma que será cada treinta de septiembre.

> **TRANSITORIO.-** Por esta única ocasión, con carácter excepcional, ambas partes establecen que hasta el treinta de septiembre del dos mi veinticuatro se efectuará la siguiente revisión integral de Contrato Colectivo de Trabajo. Respecto a las revisiones salariales durante dicho período, las mismas se efectuarán de la siguiente manera:
>
> En cuanto a la revisión salarial correspondiente al 2020, el incremento salarial que la empresa otorgará a los salarios tabulares de los Pilotos será equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía correspondiente a la inflación acumulada en el periodo comprendido del 1 de

septiembre de 2019 a 31 de agosto del 2020 reportada en Diario Oficial de la Federación, dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre de dos mil veinte.

Para la revisión de los salarios y del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerovías de México, S.A. de C.V. y ASPA correspondiente al año 2021, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares de los Pilotos equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo comprendido del 1 de septiembre de 2020 al 31 de agosto del 2021 en el Diario Oficial de la Federación, más 1.00% (un punto por ciento) dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre del dos mil veintiuno.

Para la revisión de los salarios tabulares del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerovías de México, S.A de C.V. y ASPA correspondiente al año 2022, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares de los Pilotos equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo comprendido del 1 de septiembre de 2021 al 31 de agosto del 2022 en el Diario Oficial de la Federación, dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre del dos mil veintidos.

Para la revisión de los salarios y del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerovías de México, S.A. de C.V. y ASPA correspondiente al año 2023, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares de los Pilotos equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo comprendido del 1 de septiembre de 2022 al 31 de agosto del 2023 en el Diario Oficial de la Federación, más 1.00% (un punto por ciento) dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre del dos mil veintitres.

Las partes acuerdan que en caso de una inflación desmedida (entendiendo como tal una inflación publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo Septiembre a Agosto igual o mayor al 6.01% (seis punto cero uno por ciento promedio anual) se reunirán para negociar lo conducente teniendo un plazo máximo de 60 días naturales contados a partir del 01 de Octubre del año que se trate para acordar el incremento correspondiente a ese periodo.

Las partes están de acuerdo en que la siguiente revisión integral del Contrato Colectivo se hará hasta el 30 de septiembre de 2024.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.- Las reglas de este Contrato Colectivo comprenden y se aplican a todas las plazas reguladas, y en su caso, a los Pilotos que las desempeñan. Establecen las normas para la asignación de las plazas y designación de las comisiones, siendo privilegio de los miembros de la Asociación, desempeñarlas. Los Pilotos asignados a plazas conforme a las reglas de este Contrato Colectivo; los que tengan licencia sindical para

ocupar plazas de comisión y permiso sindical para plazas de confianza, se rigen también por las normas de este Contrato Colectivo.

ARTÍCULO 4. CAMPO TERRITORIAL DE APLICACIÓN.- Son objeto de este Contrato los servicios originados por los permisos, autorizaciones y concesiones otorgados a la Empresa por la Autoridad correspondiente y que se desempeñan por los Pilotos dentro de su especialidad. Por lo tanto, se aplica en todas las operaciones que se realicen siempre que la Empresa tenga el carácter de patrón.

ARTÍCULO 5. EQUIPO DE TRABAJO.- Lo constituyen los aviones, los simuladores, entrenadores y/o E.P.C. que opera la Empresa, así como en lo sucesivo llegare a operar; también incluye los manuales del avión, de adiestramiento, de operaciones, dispositivos electrónicos**, maletas, portafolios y uniformes que utilizan los Pilotos para el desempeño de sus labores.

En lo que se refiere al número de aviones incorporados en la flota de Aerovías de México, S.A. de C.V., la Empresa se compromete que, a partir del mes de octubre del año 2011 y en lo sucesivo, mantendrá una flota mínima de 60 aviones, en el entendido que el parámetro de medición de este compromiso será revisable entre empresa y sindicato al término de cada año calendario. En ningún momento a partir del primero de octubre del 2008 al 2011, la flota mínima podrá ser menor de 50 (cincuenta) aviones.

Las partes están de acuerdo en que a la firma del presente convenio también se celebrará y firmará el convenio para la introducción de un nuevo jet de cabina angosta con capacidad mayor a 99 asientos, diferente a familia 737 en Aerovías de México.

Las partes reconocen para todos los efectos legales, laborales y operativos a que haya lugar, que la denominación 737, B737 o Boeing 737 incluye a todos los equipos de esa familia con independencia de la serie o modelo del que se trate o el nombre comercial que se le pueda llegar a asignar en un futuro y podrán ser operados indistintamente por los pilotos habilitados para operar el B737 (incluido el equipo conocido como 737 MAX).

Este acuerdo de voluntades se hace extensivo para la interpretación de cualquier convenio, contrato, minuta o acuerdo celebrado entre las partes en el que se haga mención de cualquier equipo de la familia B737.

La Empresa se compromete a que Aerolitoral S.A. de C.V. (Aeroméxico Connect) no tendrá aviones con capacidad superior a 99 asientos.

Todas las rutas de Grupo Aeroméxico que requieran ser operadas por un tercero fuera del grupo, con aviones de bandera mexicana, con aviones de más de 99 asientos, únicamente podrán ser voladas por Pilotos de Aerovías de México S.A. de C.V.

> **TRANSITORIO:** Para la implementación de la utilización de medio electrónicos, se elaborará el reglamento de uso y aplicación en coordinación con la Empresa y Sindicato.

ARTÍCULO 6. CLASIFICACIÓN LABORAL.- Las plazas de la profesión se clasifican en la siguiente forma:

a) **PLAZAS DE CONFIANZA.-** 1 (un) Director de Seguridad Aérea, 1 (un) Gerente de Operaciones, 1 (un) Jefe de Pilotos, 1 (un) Subjefe de Pilotos, 1 (un) Jefe de Capacitación y Adiestramiento, 1 (un) Subjefe de Capacitación y Adiestramiento, 1 (un) Jefe de Equipo por cada tipo de avión que opera la Empresa o sus equivalentes y 1 (un) Subjefe de Equipo por cada excedente de 250 (doscientos cincuenta) Pilotos o fracción para equipos de cabina angosta o sus equivalentes y por cada excedente de 180 (ciento ochenta) Pilotos para equipos de cabina ancha o sus equivalentes, 1 (un) Jefe de Estándares de Vuelo, 1 (un) Coordinador de Factores Humanos en Operaciones de Vuelo, 1 (un) Auditor Líder en Operaciones de Vuelo que podrá ser un Piloto activo y/o jubilado de Aerovías de México, S.A. de C.V.,1 (un) Coordinador de Enlace Tripulaciones, independientemente de la denominación que a estas plazas se les dé en el futuro, previo acuerdo con A.S.P.A..

1. Los Pilotos con permiso sindical para desempeñar labores de Director de Seguridad Aérea, Gerente de Operaciones, Jefe de Pilotos, Subjefe de Pilotos, Jefe de Capacitación y Adiestramiento, Subjefe de Capacitación y Adiestramiento, Jefes y Subjefes de Equipo, Jefe de Estándares de Vuelo, Coordinador de Factores Humanos en Operación de Vuelo, Auditor Líder en Operaciones de Vuelo (en caso de ser Piloto activo) y el Coordinador de Enlace Tripulaciones continuarán siendo miembros de A.S.P.A.

2. La Empresa designará de entre los Capitanes Asesores, a los Jefes y Subjefes de Equipo, así como al Jefe de Estándares de Vuelo, la Empresa pagará por este concepto la bonificación correspondiente.

3. Aquellos Pilotos que sean invitados por la Empresa para ocupar cualquier otro puesto no estipulado en el presente Contrato Colectivo, podrán obtener autorización de A.S.P.A. previo convenio por escrito, celebrado con la Empresa.

b) **PLAZAS DE BASE.-** Las de Capitán, Copiloto en funciones de Primer Oficial, Piloto de Refuerzo, Asesores y las demás son labores profesionales establecidas en este Contrato.

1. Con excepción de los casos expresamente previstos en los incisos anteriores, ningún otro trabajador o funcionario de la Empresa podrá desempeñar labores profesionales de los Pilotos Aviadores, comprendidos en ella: la conducción en todas sus fases, el adiestramiento de vuelo, la asesoría o instrucción de vuelo y en tierra, las conferencias previas a ruta, de adiestramiento, de simulador o avión, etc.

ARTÍCULO 7. CONTRATACIÓN.- Al generarse nuevas plazas o vacantes, se notificará a A.S.P.A., quien propondrá candidatos a la Empresa por conducto del Jefe de Pilotos para dicha contratación, que reúnan los requisitos previos que fija este Contrato Colectivo.

La Empresa de no tener objeción fundada deberá aceptarlos en forma provisional hasta que los candidatos propuestos aprueben los exámenes correspondientes. La Empresa, en igualdad de condiciones, otorgará preferencia para ser contratados a los hijos y demás familiares de Pilotos miembros de A.S.P.A., fallecidos, pensionados, jubilados, activos, retirados e incapacitados.

ARTÍCULO 8. ASPIRANTE, REQUISITOS.- Los Pilotos aspirantes deberán llenar los siguientes requisitos:

a) Acompañar a su solicitud carta de presentación de A.S.P.A.

b) Tener 18 (dieciocho) años como mínimo.

c) Comprobar su calidad de mexicano por nacimiento.

d) Poseer licencia de Piloto Aviador Comercial en vigor expedida por la autoridad competente.

e) Aprobar satisfactoriamente el examen médico correspondiente.

f) Aprobar el examen de inglés general, técnico aeronáutico y demás asignaturas que señale el programa de adiestramiento.

g) Comprobar haber concluido estudios de preparatoria o equivalente.

h) Poseer Cédula Profesional o autorización definitiva o provisional expedida por la Dirección General de Profesiones para ejercer la carrera de Piloto Aviador.

TRANSITORIO.- En relación a la petición de la empresa de incluir como requisito de contratación, que el aspirante cuente con la constancia de antecedentes no penales federales, situación que obedece a los hallazgos de la auditoría de IOSA y considerando las objeciones legales planteadas por ASPA, las partes procederán a determinar la procedencia de este requisito con objeto de resolverlo en un plazo de 60 (sesenta) días contados a partir de la firma del presente convenio.

ARTÍCULO 9. ASPIRANTE, DURACIÓN.- Los aspirantes serán contratados por un período de hasta 90 (noventa) días; una vez calificados se pagará el salario de la categoría correspondiente, en forma retroactiva a la fecha del primer vuelo productivo.

ARTÍCULO 10. ASPIRANTE, APROBACIÓN.- Los aspirantes obtendrán contratación permanente al término de sus contratos como tales, si sus aptitudes y eficiencia hubieren sido

satisfactorias y si pasan satisfactoriamente los exámenes teóricos y prácticos que comprende el programa de adiestramiento; en caso contrario serán dados de baja sin responsabilidad para la Empresa.

ARTÍCULO 11. RECONTRATACIÓN.- Es potestad de la Empresa recontratar a un Piloto que haya renunciado a la misma y que sea miembro de A.S.P.A. al momento de la recontratación si ésta se realiza dentro de los 3 (tres) meses siguientes a la renuncia; regresará si existe la vacante para ocupar un puesto de la categoría que ostentaba o a la categoría inmediata inferior; en su caso, devolverá a la Empresa las cantidades erogadas por concepto de finiquito.

ARTÍCULO 12. RECONTRATACIÓN, PREFERENCIA.- Los Pilotos separados de Aerovías de México S.A. de C.V., por reajuste, tendrán preferencia para reingresar al servicio, previo adiestramiento y acreditando ser miembros de A.S.P.A. al tiempo de la recontratación.

ARTÍCULO 13. ANTIGÜEDAD.- Es el tiempo total de servicios que se computa a partir de la fecha de ingreso del Piloto a la Empresa.

ARTÍCULO 14. INTERRUPCIÓN DE ANTIGÜEDADES.- Se interrumpe la acumulación de las antigüedades, con las consecuencias correspondientes, en los siguientes casos:

a) Por suspensiones disciplinarias, después del tercer día acumulado en un año calendario.

b) Por ausencias por permisos sin goce de sueldo después del trigésimo día en un año de calendario, salvo casos de permiso a Pilotos llamados al Servicio Militar por emergencia nacional, permisos sindicales y judiciales.

c) Por suspensión del Contrato de Trabajo, por causas imputables al Piloto debidamente comprobadas. No se considerarán como causas imputables las derivadas de enfermedad o accidente.

Los ajustes derivados de la aplicación de este Artículo se harán de inmediato.

ARTÍCULO 15. RECUPERACIÓN DE ANTIGÜEDAD.- Cuando la antigüedad del Piloto haya sido afectada, éste podrá recuperarla de la siguiente manera:

a) Por sanción disciplinaria: se recuperará a razón de 7 (siete) días por cada 2 (dos años ininterrumpidos sin incurrir en falta, adicionando un día por cada año que se mantenga esta situación.
b) Por permiso: se recuperará a razón de 7 (siete) días por cada año ininterrumpido sin incurrir en falta, adicionando un día por cada año que se mantenga esta situación.

En ambos casos no será acumulativo para cualquier otro efecto.

TRANSITORIO.- Los Pilotos afectados en su antigüedad derivada del Convenio de Protección a la Fuente de Trabajo y al Empleo de fecha 30 de octubre del 2001, recuperarán su antigüedad al doble de lo marcado en el inciso b) del presente artículo, es decir: se recuperará a razón de 14 (catorce) días por cada año ininterrumpido sin incurrir en falta, adicionando 2 (dos) días por cada año que se mantenga esta situación (quedando sin efecto cualquier acuerdo anterior a este respecto).

ARTÍCULO 16. ANTIGÜEDAD EN CASO DE FUSIÓN.- En caso de una fusión entre Aerovías de México S.A. de C.V. y otra u otras Empresas con cláusula similar o sin ella, la antigüedad contará para todos sus efectos conforme al Artículo 13 del presente Contrato Colectivo de Trabajo.

ARTÍCULO 17. ESCALAFÓN.- Formularlo es derecho exclusivo de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México y, conforme al mismo, la Empresa cubrirá las plazas contratadas que requiera. Se regirá por las siguientes reglas:

a) A.S.P.A. dará a conocer a la Empresa el escalafón de sus Pilotos miembros contratados permanentemente en la misma y que serán los titulares de las plazas correspondientes. Dicho escalafón se incluirá en las publicaciones de este Contrato y se actualizará cada 2 (dos) años.

b) Un Piloto ingresará al escalafón en el momento de obtener contratación como tal, asignándosele el número correspondiente.

c) En caso de que varios Pilotos ingresen en el escalafón el mismo día, tendrá menor número el de mayor edad cuando provenga de la bolsa de trabajo de A.S.P.A. de México y, en caso de provenir de Aerolitoral S.A de C.V. (Aeromexico Connect), mantendrán su orden escalafonario en conformidad con el Art 13 del CCT de Aerolitoral S.A. de C.V. (Aeromexico Connect).

d) Cuando un Piloto haya dejado de prestar sus servicios en la Empresa, se seguirán las siguientes reglas:

1. En caso de despido justificado y definitivo, el Piloto no ocupará en la Empresa plaza regida por este Contrato, salvo reconsideración de la misma y con aprobación de A.S.P.A.

2. En caso de reajuste, conservará su número escalafonario exclusivamente en A.S.P.A. mientras sea miembro de la Asociación, sin responsabilidad para la Empresa.

3. En caso de convenio o reajuste legal aprobado por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje para reducir plazas, se guardarán las preferencias escalafonarias, de manera que la reducción de números de plazas en la planta de la Empresa afecte a los Pilotos en orden inverso de los derechos de escalafón.

4. Las ausencias por enfermedad, permisos sin goce de sueldo y las suspensiones por sanciones, no afectan los derechos escalafonarios.

e) Los Pilotos con categoría de Capitán o Copiloto podrán posponer su promoción inmediata de acuerdo a la línea de plazas de ascenso (Apéndice 1) sin perder números escalafonarios ni el derecho a ascender y será potestad de los mismos ocupar su lugar cuando existan vacantes. En caso de no aceptar el ascenso a Capitán mantendrá el salario de la categoría que ha venido desempeñando.

f) En caso de que no haya candidatos para cubrir las vacantes necesarias en el equipo correspondiente, será obligatorio para los Pilotos de mayor número escalafonario cubrirlas de acuerdo al orden inverso del escalafón.

18. EXCLUSIÓN.- La Empresa se obliga a separar definitivamente al Piloto que renuncie a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México o sea expulsado de la misma, sin responsabilidad de la Empresa para con el excluido, al recibir solicitud por escrito firmada por el Secretario General de A.S.P.A. o quien, en su caso, conforme a los Estatutos lo sustituya.

CAPÍTULO II

DE LA CAPACITACIÓN, ADIESTRAMIENTO Y MOVIMIENTO DE PERSONAL

ARTÍCULO 19. DE LA CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO.- La Empresa proporcionará a sus Pilotos capacitación y adiestramiento, acorde con los términos consignados en la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Aviación Civil y demás Leyes y reglamentos aplicables. Para su desempeño y al efecto, proporcionará a través del Centro de Capacitación Alas de América S.A. de C.V. (Aeroméxico Capacitación), las instalaciones, que requieran los planes y programas aprobados. Los planes y programas de capacitación y adiestramiento que con este motivo lleguen a implantarse, tendrán como finalidad:

a) Actualizar y perfeccionar los conocimientos y habilidades del Piloto en su actividad; así como proporcionarle información sobre la aplicación de nueva tecnología en ella.

b) Preparar al Piloto para ocupar una vacante o puesto de nueva creación, así como utilización de equipo con nuevas características técnicas.

c) Prevenir riesgos de trabajo.

d) Incrementar la productividad.

e) Mejorar la aptitud del Piloto.

f) Conservar e incrementar su eficiencia.

ARTICULO 19 Bis.- E LEARNING.- Con la finalidad de incrementar la productividad y mejorar la calidad de vida de la planta, las partes acuerdan que los adiestramientos teóricos que sean dispuestos a los pilotos por medio de herramienta E LEARNING no serán considerados como adiestramientos de tierra para ningún efecto. El tiempo destinado no se considerará como parte de la jornada de servicio. Será obligación de los pilotos cursar dichos adiestramientos dentro de la periodicidad que indique el Manual de Adiestramiento Pilotos vigente.

Se pagará una compensación de 0.55% (cero punto cincuenta y cinco por ciento) del salario tabular de la categoría que ostente el piloto por cada hora de adiestramiento cubierto en esta modalidad. Los temas, periodicidad y duración de cada curso estarán reflejados en el Manual de Adiestramiento Pilotos.

A los Pilotos provenientes de Aerolitoral y los que provengan de la Banca de Desempleo de ASPA, durante su adiestramiento inicial, se les pagará la compensación a que refiere el párrafo anterior al mismo tiempo que se pague el salario retroactivo como lo establece el artículo 9 del Contrato Colectivo de Trabajo. El salario que servirá de base para el pago de la compensación será el salario de aspirante que el piloto hubiese recibido durante su adiestramiento.

TRANSITORIO.- Dentro de los 180 días siguientes a la firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024 la Gerencia de Operaciones de Vuelo a través del Jefe de Adiestramiento dirigirá la implementación de la herramienta de E LEARNING así como el reglamento correspondiente en conjunto y coordinación con ASPA de México. La entrada en producción de esta herramienta de capacitación dependerá de los tiempos requeridos para el análisis de riesgo, implementación de la herramienta y registro del programa ante las autoridades correspondientes.

Una vez implementada la herramienta de E Learning quedará sin efecto lo establecido en el Programa de Productividad celebrado entre Aeroméxico y ASPA el 20 de julio de 2016 en su numeral 1 inciso 1) Adiestramiento E Learning.

ARTÍCULO 20. CAPACITACIÓN DE RECALIFICACIÓN.- Los Pilotos que pierdan su capacidad de vuelo por haber dejado de volar durante el tiempo establecido por la normatividad aplicable, se someterán al programa de capacitación y/o adiestramiento estipulado en el Manual de Adiestramiento Pilotos para demostrar que poseen la capacidad técnica y práctica requerida para el desempeño de su categoría.

ARTÍCULO 21. IMPARTICIÓN CAPACITACIÓN.- La Capacitación a que se refiere este Capítulo y el Manual de Adiestramiento, la deberá impartir la Empresa con elementos y sistemas propios.

Cuando la Empresa lo requiera, deberá convenir con A.S.P.A. la utilización de elementos o sistemas contratados con Terceros que se ajusten a los Planes y Programas convenidos entre A.S.P.A. y la Empresa.

TRANSITORIO.– La empresa brindará todas las facilidades para que en un plazo de 180 días se establezcan las condiciones para que los Asesores Externos, cuenten con representación de ASPA de México sin que esto repercuta en su condición actual de jubilados ante el IMSS.

ARTÍCULO 22. ADIESTRAMIENTO PERIÓDICO Y/O RECALIFICACIÓN.- Con el objeto de mantener permanentemente calificados a sus Pilotos, la Empresa proporcionará 1 (un) adiestramiento periódico por año bajo la metodología AQP, por sus siglas en inglés. Los adiestramientos se otorgarán de acuerdo a los manuales y programas de capacitación y adiestramiento aprobados por A.S.P.A. y Empresa y los exámenes que para tal fin establezca la Empresa.

La Empresa se obliga a proporcionar dentro de los quince primeros días de cada año calendario, una relación desglosada y por escrito de los adiestramientos periódicos que fueron impartidos a los Pilotos en el año anterior.

ARTÍCULO 23. PLANTA DE PLAZAS.- Es el número total de plazas establecidas por la Empresa conforme a sus necesidades, en razón de su estructura operativa y de las características técnicas de su equipo, ocupadas por los Pilotos conforme a este Contrato.

Para los efectos de la planta de plazas se considerarán únicamente las plazas de base excluyendo las plazas de confianza contractuales (Artículo 6 inciso "a") y las no contractuales, así como las de Pilotos en puestos sindicales.

ARTÍCULO 24. VACANTES.- PROCEDIMIENTO.- Las vacantes que se generen por necesidades de la operación deberán ser boletinadas y notificadas a A.S.P.A., conforme al procedimiento que se establece:

a) Las vacantes en puesto de ascenso se cubrirán por riguroso orden de escalafón.

b) Es línea de plazas de ascenso, la que se enlista en el Apéndice 1.

c) La Empresa notificará por escrito a A.S.P.A. con la mayor anticipación posible la existencia de las plazas y la fecha para realizar el movimiento.

d) Con objeto de llevar a cabo una planeación coordinada de la introducción de equipo a la flota de la Empresa, ésta notificará a A.S.P.A. con la mayor anticipación posible la fecha de inicio de operaciones, integrándose A.S.P.A. con las áreas involucradas.

e) Los Pilotos que no aprueben el adiestramiento que corresponda a la promoción, permanecerán en su categoría hasta que consideren estar aptos, para su siguiente oportunidad, dentro de un lapso no mayor a 6 (seis) meses o hasta que exista la vacante; en ambos casos se tendrá derecho a la Comisión Técnica.

Ambas partes analizarán cada caso cuando se trate de Pilotos reincidentes para determinar la cobertura del impacto económico generado por la inhabilitación en los adiestramientos.

f) En el caso del Piloto de nuevo ingreso en adiestramiento inicial, el Piloto sólo contará con una oportunidad y en caso de resultar inhabilitado, la Empresa enviará a A.S.P.A. los resultados de los exámenes correspondientes y en caso de que la inhabilitación proceda, el Piloto será separado de la Empresa con el pago que conforme a la Ley corresponde.

g) En caso de no aprobar el adiestramiento que motivó la inhabilitación marcada en el inciso e), no podrá ser considerado para ninguna promoción dentro de los 2 (dos) años siguientes.

h) Para dar cumplimiento a los incisos a) y b) de este Artículo, se deberá cumplir con los tiempos de amortización pactados entre Empresa y Sindicato, los cuales se contemplan en el Anexo No. 1, las únicas excepciones a lo anterior serán:

1) En el caso de los Capitanes, de no existir candidatos que cumplan con los tiempos de amortización, los ascensos serán por estricto orden escalafonario.

2) Para el primer ascenso a Capitán, no será limitante el no haber cumplido el tiempo de amortización de su último adiestramiento inicial recibido.

3) Los Copilotos tendrán su oportunidad para ascenso a Capitán, por estricto orden escalafonario.

4) Los tiempos de amortización, contarán a partir de la fecha de inicio del adiestramiento respectivo.

i) Dentro de los doce meses anteriores a la fecha de retiro (60 años o la que hayan comprometido por escrito, conforme al artículo 112 o 139 según sea el caso) los Pilotos, no podrán ser elegibles para recibir el adiestramiento inicial a cualquier equipo superior al de su asignación, sin embargo, al producirse la vacante se pagará el salario del equipo correspondiente al Piloto que escalafonariamente le hubiere correspondido la promoción. Lo anterior no aplicará a Pilotos que se encuentren comisionados por la Empresa en un equipo inferior al que le corresponde por escalafón. En el caso del primer ascenso a Capitán esta limitante no aplica.

j) Aquellos Pilotos que al cierre de convocatoria tengan la calidad de (Piloto en seguimiento) “Tracking Pilots” según la definición adoptada por el manual de adiestramiento de Pilotos vigente, no serán elegibles a ninguna promoción, en tanto esa condición subsista.

k) Los lineamientos operativos y administrativos para el funcionamiento y aplicación de este artículo se encuentran plasmados en el Reglamento de Convocatorias que ambas partes reconocen.

TRANSITORIO: El Reglamento de Convocatorias será firmado por las partes e iniciará su vigencia en la misma fecha que se firma el presente Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024.

ARTÍCULO 25. REDUCCIÓN DE PLANTA.- En caso de que sea necesario reducir la planta de plazas o la categoría de éstas, la Empresa procederá de acuerdo con A.S.P.A. y, a falta de convenio, conforme a las disposiciones de este Contrato y la Ley Federal del Trabajo. Los Pilotos que queden separados del servicio por causa de reajuste tienen derecho a que la Empresa les cubra una indemnización de 4 (cuatro) meses, más 20 (veinte) días por año de servicio, calculado con salario ordinario y proporcionará pases para ellos y sus familiares de primer grado a quienes sostenga económicamente, hasta el lugar que designen dentro del País y dentro de las rutas de la Empresa. Asimismo, cubrirá los gastos de traslado del menaje de casa.

No se efectuará ninguna reducción de planta mientras existan Pilotos que físicamente no hayan sido reubicados en el equipo que les corresponda.

ARTÍCULO 26. ASESOR-INSTRUCTOR.- Para la selección de un Asesor-Instructor la empresa emitirá una convocatoria y los candidatos se someterán a un proceso de selección. Los Capitanes que acrediten el proceso de selección y sean designados por la Empresa deberán obtener el permiso **o licencia** de ASPA para desempeñar esta comisión. Los Pilotos que pueden participar en el proceso de selección serán los capitanes calificados en el equipo con una experiencia mínima de 200 (doscientas) horas de vuelo al mando en el equipo de asignación. Se designará un Asesor-Instructor por cada 17 (diecisiete) Pilotos o fracción en cada equipo que opere la Empresa, con el propósito de garantizar la impartición de adiestramientos periódicos, asesoramientos en ruta una vez al año, recalificaciones e iniciales; pudiendo incrementar el número de Asesores-Instructores en función del ingreso de Pilotos, acordándolo entre la Empresa y ASPA. El piloto desempeñará esta comisión por un lapso no mayor de 6 (seis) años consecutivos; con un intervalo de 18 (dieciocho) meses podrá ser designado nuevamente para esa comisión. En caso de no haber candidatos, el intervalo se reducirá a 12 (doce) meses.

Cuando un Piloto que desempeñe esta comisión y **sea promovido a cualquier equipo en la flota de la Empresa, podrá ser nombrado como Asesor-Instructor por un período que no excederá de 24 (veinticuatro) meses contados a partir de su calificación en simulador como Asesor-Instructor en la nueva flota, al término del cual aplicará el descanso del párrafo anterior.**

Cuando la Empresa requiera de Asesores-Instructores para nuevos equipos o rutas que requieran nuevas técnicas de operación, lo solicitara a ASPA, a fin de que esta los proporcione dentro de un plazo de 30 (treinta) días.

Si ASPA no los proporciona en el plazo establecido, la Empresa podrá contratar otros asesores de vuelo por el tiempo estrictamente necesario y que no excederá de 120 (ciento veinte) días, para capacitar a los Pilotos de la Empresa.

En caso de que en la incorporación de nuevo equipo estuviese incluido el adiestramiento a cargo de la vendedora o arrendadora, los Pilotos entrenadores extranjeros podrán capacitar a todos los Pilotos de la Empresa, entre ellos a los que deban ser Asesores-Instructores para dicho equipo, por un plazo no mayor de 120 (ciento veinte) días, después de este término la capacitación será impartida por Asesores - Instructores de la planta.

En caso de que la Empresa requiera realizar un número de adiestramientos iniciales o de transición mayor a la capacidad máxima histórica (entendiendo como tal más de 16 pilotos iniciando adiestramiento en el mismo mes en la flota 787 y/o más de 20 pilotos iniciando adiestramiento en el mismo mes en la flota 737) la empresa podrá adoptar el esquema Full Wet Training para capacitar en un nuevo equipo o posición a los pilotos que excedan del límite señalado.

TRANSITORIO.- Los Asesores Instructores que se encuentren desempeñando esta comisión a la firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, podrán solicitar a ASPA de México la extensión de su

permiso o licencia vigente para completar el periodo máximo de 6 años señalado en el primer párrafo del artículo 26 del Contrato Colectivo de Trabajo.

Las partes están de acuerdo en que a partir de la firma del presente convenio los pilotos al servicio de Aerovías de México recibirán adiestramiento impartido por Asesores Externos de acuerdo a las facultades definidas en el Manual de Adiestramiento Pilotos vigente.

Las partes están de acuerdo en que Aerovías de México dispondrá de un límite máximo de 20 (veinte) Asesores Externos por flota.

Este acuerdo deja sin efecto la limitante de tiempo de servicios (24 meses) y cantidad de asesores externos (12 en flota B737 y 10 en flota B787) definida en el artículo transitorio de Facilidades de Crecimiento contenido en el convenio de revisión contractual celebrado el 2 de octubre de 2018.

ARTÍCULO 27. ASESORES-INSTRUCTORES.- En cuanto a los deberes y responsabilidades de los Asesores-Instructores deberá aplicarse lo que establece el Manual de Adiestramiento de la Empresa, aprobados por A.S.P.A. y la Empresa.

Para los asesores activos de las flotas que se operen en la Empresa lo siguiente:

En caso de cancelación a la presentación en sesiones de simulador se acumularán las horas de simulador canceladas al tempo de vuelo mensual del asesor para efectos de pago si es que el acumulado excediera de la jornada ordinaria de vuelo mensual.

Para efectos del pago de tiempo extra acumulado en la cláusula TERCERA del convenio celebrado entre las partes el 29 de enero del 2018, para Asesores – Instructores, las sesiones canceladas a la presentación acumularán al número de sesiones impartidas.

ARTÍCULO 28. ASESORES, INTERCAMBIO.- Previo acuerdo con A.S.P.A., la Empresa podrá comisionarlos temporalmente para que actúen como Asesores- Instructores con otras Empresas.

Se convendrán con A.S.P.A. los adiestramientos en aviones de otras Empresas o adiestramientos fuera de la República Mexicana.

ARTÍCULO 29. CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO FUERA DE BASE.- En caso de adiestramientos colectivos o individuales fuera de base, la Empresa lo convendrá con A.S.P.A.

ARTÍCULO 30. COMISIÓN TÉCNICA.- La Comisión Técnica conocerá y resolverá necesariamente las inconformidades que presenten los Pilotos por sí mismos a través de sus Representantes, por resultar inhabilitados en los exámenes para asignación de plaza o después de Adiestramiento periódico, así como los demás casos que otras normas del Contrato le confieren al respecto. Para el desarrollo de esta comisión, se cumplirá con el procedimiento establecido en la presente Cláusula.

COMPETENCIA

La Comisión Técnica conocerá y resolverá necesariamente las inconformidades que presenten los Pilotos por si mismos o por sus Representantes por resultar inhabilitados en los exámenes para asignación de plaza o después de Adiestramiento Periódico. Asimismo, como en los demás casos en que otras normas del Contrato le confieran al respecto.

TRÁMITE

El Piloto afectado presentará la inconformidad por escrito en forma fehaciente a A.S.P.A. DE MÉXICO, con copia a la Empresa, dentro de los 5 (cinco) días hábiles posteriores a la notificación por escrito que se le haga del resultado del examen.

A.S.P.A. DE MÉXICO pedirá la integración de la Comisión Técnica, la cual deberá reunirse y emitir su dictamen dentro de los 15 (quince) días de calendario siguientes a la fecha en que se presentó la inconformidad.

INTEGRACIÓN

La Comisión Técnica se integrará por un representante de A.S.P.A. DE MÉXICO, el cual deberá tener la categoría de Capitán y Comandante en funciones, calificado en el equipo involucrado en el problema, por un representante de la Empresa con la misma clasificación y por un tercer miembro, designado por acuerdo de las partes, quien deberá tener la misma Categoría.
No podrán tomar parte de éstas, los Asesores-Instructores ni el Piloto Examinador que hayan intervenido en el caso que motivó la inconformidad.

ACTUACIÓN DE LA COMISIÓN

La Comisión Técnica constatará que al Piloto se le hubiera dado la instrucción de adiestramiento y práctica adecuada y suficiente conforme al plan y Programa de Adiestramiento, para las pruebas a que se somete y, en su caso, ordenará reponer o completar el adiestramiento, emitiendo su dictamen.

Si en todo lo anterior no se hubiera encontrado alguna anomalía, la Comisión Técnica practicará las evaluaciones cuya realización adecuada por el Piloto puedan comprobar su capacidad y aptitud. Con este propósito, antes de emitir su dictamen, presenciará un nuevo examen que se haga al Piloto en aquella fase del Adiestramiento en la que se haya registrado la inhabilitación, solicitando a la Empresa las facilidades necesarias.

EQUIDAD

En todos los aspectos de la intervención de la Comisión Técnica se considerarán los planes, programas y técnicas convenidas entre la Empresa y A.S.P.A. DE MÉXICO publicadas en los

Manuales de Adiestramiento, de Vuelo del Equipo y de los demás Manuales de la Empresa, así como la imparcialidad en la apreciación de hechos y circunstancias.

RESOLUCIÓN

Una vez analizadas las actuaciones y pruebas efectuadas, la Comisión Técnica votará emitiendo un voto cada miembro. El dictamen se tomará por unanimidad o por mayoría de votos, ratificando o rectificando la resolución impugnada, notificando las partes la resolución emitida. En caso de rectificación, la Comisión Técnica determinará el adiestramiento necesario para corregir las deficiencias que hubiera observado.

Las partes aceptarán la resolución de la Comisión Técnica con la fuerza y validez de una resolución de arbitraje.

De ratificarse la inhabilitación en la fase de ¨habilitación en ruta por promoción¨, ambas partes se obligan a establecer el procedimiento a seguir después de la ratificación de la comisión técnica. En caso de no existir “equipo de asignación previa” se aplicará el procedimiento antes mencionado en este párrafo.

En caso de que la comisión técnica rectifique el resultado que derive de un adiestramiento, ambas partes se obligan a cumplir las resoluciones que emanen de esta Comisión.

FACILIDADES A LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN

La Empresa dará las facilidades al representante de A.S.P.A. DE MEXICO, al representante de la Empresa y al tercer miembro para cumplir su cometido.

CAPÍTULO III

DISTRIBUCIÓN DE LABORES

ARTÍCULO 31. BASE DE RESIDENCIA.- La Base de Residencia de los Pilotos, será el Distrito Federal y zonas conurbadas del Valle de México. El Piloto que viva fuera de esta área deberá tener teléfono registrado en la Empresa, por el cual se le pueda localizar. En caso de requerir la Empresa cambio de Base de Residencia o implantación de bases temporales, convendrá con A.S.P.A. las condiciones para establecerlas.

Cuando se convenga el establecimiento de Bases de Residencia fuera de la Ciudad de México, para cambiar a los Pilotos, la Empresa boletinará las vacantes, indicando la duración mínima y la probable. De entre los Pilotos que soliciten el cambio, la Empresa preferirá a los de menor número escalafonario que estén calificados en el equipo y tengan la categoría que se requiera. Si ninguno de los Pilotos solicita el cambio dentro de un plazo de 30 (treinta) días posteriores a la emisión del boletín, la Empresa designará los de mayor número de escalafón que estén calificados en el equipo y tengan la categoría que se requiera para las nuevas bases de residencia, quienes quedarán obligados a realizar el cambio. Su traslado se realizará a los 30 (treinta) días de hecha la designación y, si el Piloto lo solicita, se le concederá permiso con goce de sueldo en los últimos 7 (siete) días para que pueda arreglar sus asuntos y gestionar su traslado.

Si la Empresa asigna al Piloto, por causas ajenas a éste, el regreso antes del plazo mínimo que se hubiera boletinado, le cubrirá como compensación total el importe de la cuota fija que se hubiere convenido por los meses que faltaron.

> **TRANSITORIO.** Derivado de la implementación del sistema PBS ambas partes acuerdan que dentro de los siguientes 6 meses a partir de la firma del presente CCT se planteará un esquema de “DESTINO VOLUNTARIO TEMPORAL” de acuerdo a los resultados obtenidos del análisis efectuado por la comisión comprendida por A.S.P.A., AVSA y el proveedor del servicio de asignación de tripulaciones. A.S.P.A. Y AVSA acuerdan añadir en la sección de definiciones, el término “DESTINO VOLUNTARIO TEMPORAL” y elaborar el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 32. JORNADA DE VUELO MENSUAL.- La jornada ordinaria mensual de vuelo se computará por mes calendario a partir de las 00:01 horas TLM del primer día del mes y hasta las 24:00 horas TLM inclusive del último día del mes y será el tiempo efectivo de vuelo total del Piloto. (Tabla Única de Jornadas correspondiente). Para efectos de pago de los vuelos que abarquen el día último del mes en curso y el primer o primeros días del mes siguiente, se contabilizará dentro del día en que se inició la jornada de servicio.

La jornada de vuelo mensual asignable podrá ser de 90 (noventa) horas para toda la planta de Pilotos, con excepción de Pilotos en puestos de Confianza. Las horas que se generen como DH (Dead Head) no limitan la jornada mensual asignable, pero sí se acumulan para efectos de pago.

ARTÍCULO 33. JORNADA DE VUELO, CÓMPUTO.- Para los efectos de cómputo de la jornada de vuelo diaria y mensual, se acreditará el 100% del tiempo efectivo de vuelo cuando los Pilotos formen parte de una tripulación como Asesores, Capitanes, Primer Oficial, Piloto Complemento, Observador, Piloto Extra, de Refuerzo o cuando formen parte de una Tripulación Múltiple, en servicio de adiestramiento de vuelo, adiestramiento de simulador o vuelo de ruta. Este crédito nunca será menor al tiempo marcado en el itinerario o asignación original.

Sólo se acreditarán 2:10 horas de vuelo diarias a la jornada de vuelo mensual, por cada día de vacaciones que tenga el Piloto. En caso de que con este crédito se exceda de las 80 horas de jornada de vuelo mensual, se pagará al 2% de la porción tabulada del salario. Este crédito no limita la jornada ordinaria ni la irrebasable de vuelo mensual. Este crédito no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010.

Como excepción al párrafo que antecede, para los Pilotos que laboran bajo el sistema PBS o similar, únicamente se acreditarán 2:10 horas de vuelo diarias a la jornada de vuelo mensual por los primeros 30 días de vacaciones, en los períodos que las disfruten. Este crédito no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010.

ARTÍCULO 34. JORNADA DE VUELO ORDINARIA.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 aplican las siguientes jornadas de vuelo ordinarias:

a) Diaria.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo diaria ordinaria 7 (siete) horas. Para los vuelos de largo alcance continental y transoceánicos, la jornada de vuelo diaria ordinaria será de 8 horas.

b) Mensual.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo mensual ordinaria 65 (sesenta y cinco) horas.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 116.

ARTÍCULO 35. JORNADA DE VUELO LÍMITE IRREBASABLE.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 aplican las siguientes jornadas de vuelo límite irrebasable:

a) Diaria.- El Piloto tendrá la obligación de volar, en exceso de la jornada de vuelo diaria ordinaria, hasta 3 (tres) horas en vuelos de itinerario, fletamento y/o mixto, hasta 6 (seis) horas en vuelos de largo alcance continentales y transoceánicos y hasta 7 (siete) en vuelos que requieran tripulación múltiple, considerándose ese exceso como el máximo irrebasable de tiempo extraordinario de vuelo.

b) Mensual.- Los Pilotos tendrán la obligación de trabajar, en exceso de la jornada ordinaria mensual, hasta 25 (veinticinco) horas al mes.

Cuando, por causas imprevistas, el servicio sufriera una demora fuera de la base, a opción del Piloto, éste extenderá su jornada irrebasable mensual por el tiempo necesario para terminar el servicio hasta su regreso a la base, sin exceder las 90 (noventa) horas que

contempla el artículo 224 de la Ley Federal del Trabajo, recibiendo por ello el pago correspondiente. Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 117.

ARTÍCULO 36. JORNADA DE VUELO, PUESTO DE CONFIANZA.- Los Pilotos miembros de A.S.P.A. contratados antes del 13 de diciembre del 2010 con licencia sindical para ocupar plazas de confianza, podrán volar un máximo de 70:00 horas mensuales como miembro activo de la tripulación. Aquellos pilotos ocupando una plaza de confianza que por la naturaleza del puesto sean elegibles a la comisión de Asesor – Instructor, podrán volar hasta un máximo de 30:00 horas como vuelo de línea, contabilizadas dentro del límite máximo de 70:00 horas mensuales. Estas 30:00 horas podr án modificarse en aquellos casos específicos que sean acordados previamente con A.S.P.A.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 118.

ARTÍCULO 37. JORNADA DE SERVICIO MENSUAL.- Es el tiempo total de servicio del Piloto, considerándose como tal la suma de todos los servicios que prestó a la Empresa durante el mes. Ver la Tabla Única de Jornadas correspondiente.

ARTÍCULO 38. JORNADA DE SERVICIO, CÓMPUTO.- Para los efectos del cómputo de la jornada de servicio diaria y mensual, se acreditará el 100% del tiempo efectivo de servicio cuando los Pilotos formen parte de una tripulación como Asesores, Capitanes, Primer Oficial, Piloto Complemento, Observador, Piloto Extra, de Refuerzo, de Reserva o cuando formen parte de una Tripulación Múltiple, en servicio de adiestramiento de vuelo, adiestramiento de tierra, adiestramiento de simulador o vuelo de ruta, CPT y familiarización cabina. Este crédito nunca será menor al tiempo marcado en el itinerario o asignación original.

Para los efectos del cómputo de la jornada de servicio diaria y mensual se considera que el Piloto está al servicio de la Empresa:

a) La presentación al servicio antes de la hora de salida fijada por itinerario o asignación original será:

1. En aeropuertos nacionales: 45 (cuarenta y cinco) minutos.

2. En aeropuertos en el extranjero y Cd. de México: 60 (sesenta) minutos.

3. En aeropuertos en Europa y Asia: 75 (setenta y cinco) minutos.

4. En vuelos de ruta internacionales, cuando el Piloto vaya como pasajero en otras líneas aéreas: 90 (noventa) minutos.

5. En aeropuertos nacionales, para vuelos transoceánicos y largo alcance: 60 (sesenta) minutos. *

6. En la Ciudad de México, para vuelos transoceánicos y largo alcance: 75 (setenta y cinco) minutos. *

*Para efectos de pago se considera el tiempo total (60 o 75 minutos); para efectos de jornada los últimos 15 (quince) minutos no limitan la jornada diaria de servicio.

b) En todos los casos, hasta 30 (treinta) minutos después de la llegada a plataforma.

c) Para efectos de servicio de adiestramiento en tierra y adiestramiento en simulador, se considerarán los tiempos que establezca el Manual de Adiestramiento.

d) En caso de servicio de reserva se computará, desde el inicio de ésta y hasta que termine el servicio desempeñado.

ARTÍCULO 39. JORNADA DE SERVICIO ORDINARIA.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 aplica lo siguiente:

a) DIARIA.- El Piloto podrá efectuar cualquier servicio contemplado en el cuerpo del contrato Colectivo de Trabajo dentro de una jornada de servicio diaria ordinaria establecida en la TABLA ÚNICA DE JORNADAS.

b) MENSUAL.- En igualdad de condiciones al inciso anterior, podrá trabajar hasta 160 (ciento sesenta) horas por mes de calendario.

c) La jornada de servicio mensual no excederá de 180 (ciento ochenta) horas. Las horas de servicio en exceso de la jornada ordinaria mensual de 160 (ciento sesenta) horas se pagarán como tiempo extra de servicio.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el Artículo 120.

ARTÍCULO 40. JORNADA DE SERVICIO LÍMITE IRREBASABLE.- La Empresa podrá programar y/o asignar al Piloto una jornada de servicio para trabajar en exceso de la jornada de servicio ordinaria diaria, hasta la jornada de servicio irrebasable de 12 (doce) horas establecida en la Tabla Única de Jornadas correspondiente.

En el caso de la jornada irrebasable de entre 12 (doce) y 14 (catorce) horas, ésta estará limitada a dos ocurrencias en un período de siete días y deberá ser asignada por rol, por activación de reserva, por notificación y/o por aviso al término de un servicio.

En el caso de la activación de reserva se considerará una jornada de 14 (catorce) horas, siempre y cuando sean activados dentro de las 02:00 (dos) primeras horas de haber iniciado la jornada de reserva.

Las jornadas entre 12 (doce) y 14 (catorce) horas no podrán ser asignadas después de un servicio de vuelo nocturno que inicie abarque, o termine entre las 02:00 y 04:59 horas TLM.

ARTÍCULO 41. EXTENSIÓN DE JORNADA DE SERVICIO LÍMITE IRREBASABLE.- A criterio del Capitán, toda la tripulación extenderá la jornada de servicio por arriba del límite irrebasable hasta un máximo de 15 (quince) horas. El tiempo de servicio laborado por arriba de la jornada de servicio límite irrebasable se pagará al doble del tiempo extra de vuelo.

En los vuelos de largo alcance y transoceánicos la jornada de servicio irrebasable obligatoria es de 18 horas. El tiempo de servicio laborado por arriba de la jornada de servicio limite irrebasable se pagará al doble del tiempo extra de vuelo.

ARTÍCULO 42. JORNADA DE SERVICIO Y VUELO POR DÍA, DURACIÓN.- Las partes convienen en que las asignaciones de vuelo y servicio se harán dentro de las jornadas asignables mostradas en la Tabla Única de Jornadas correspondiente.

ARTÍCULO 43. RECESO FUERA DE BASE.- El receso entre 2 (dos) jornadas, que incluye la transportación entre el aeropuerto y el lugar de descanso en el que se deberá contar con facilidades de reposo horizontal, será de 12 (doce) horas (Tabla Única de Descansos y Recesos).

No se podrán asignar 2 (dos) servicios cuando, de acuerdo con los itinerarios publicados, la terminación de la jornada de servicio sea después de las **00:30** horas TLM y el inicio del próximo servicio sea en el mismo día; se incluye el tiempo de cierre de bitácora.

Después de un vuelo asignado entre las 02:00 y las 05:00 horas TLM, se descansará una noche completa entre las 21:00 horas y las 06:59 horas TLM.

A partir del 1o. de octubre de 2019, después de un vuelo asignado entre las 02:00 y las 05:00 horas TLM, se descansará una noche completa entre las 21:00 horas y las 07:59 horas TLM.

Para evitar demora en la siguiente salida de itinerario del vuelo programado o asignado inicialmente y cuando el vuelo haya sido afectado por cualquier circunstancia, sin importar la hora de llegada, deberá efectuarse el mismo con un receso mínimo de 10 (diez) horas, pagándose como tiempo extraordinario de vuelo al doble la diferencia entre el receso efectuado y las 12 (doce) horas normales.

La Empresa podrá programar el receso de 10 (diez) horas, siempre y cuando la jornada de asignación de los servicios efectuados no sea mayor de 3 (tres) horas antes y después del receso, pagándose la diferencia que resulte, entre el receso marcado en el primer párrafo de este Artículo y las 10 (diez) horas, como tiempo extra de vuelo diario.

Después de un vuelo transoceánico el receso será 24 (veinticuatro) horas. Independientemente del párrafo anterior, después de un servicio y antes de un vuelo transoceánico, el receso será de 24 (veinticuatro) horas. Conforme a la Tabla Única de Descansos y Recesos.

Después de un vuelo de largo alcance continental el receso será de 24 (veinticuatro) horas.

Después de efectuar una jornada de vuelo planeada por itinerario como Ultra Long Range, el receso será de 50:00 horas.

En caso de que por la asignación del vuelo o por demora, el tiempo de vuelo sea mayor a 8:30 horas, el receso será de 24 (veinticuatro) horas.

En caso de eventualidad y previo acuerdo con A.S.P.A., el receso en estación Nacional que precede a un vuelo transoceánico podrá ser reducido hasta un mínimo de 18 (dieciocho) horas, siempre y cuando el servicio de concentración previo sea de DH (no incluye largo alcance ni transoceánico), y se pagará la diferencia al doble del tiempo extra de servicio.

ARTÍCULO 44. DESGASTE TÉCNICO EN VUELOS.- En los vuelos Transoceánicos que hagan escala, se pagará una compensación a la tripulación técnica por el desgaste físico sufrido en las cabinas de cristal en este tipo de vuelos, que deberá ser el equivalente a 1 (un) día completo de viáticos en la estación de escala y será pagado a los tripulantes en la caja de gastos del aeropuerto de la Cd. de México al inicio de dichos servicios.

ARTÍCULO 45. DESCANSO MENSUAL.- En los meses que el Piloto no disfrute de vacaciones, tendrá un descanso en base de 8 (ocho) días calendario. Para los meses que sí disfrute de vacaciones aplicará lo siguiente:

Cuando el Piloto divida en 2 (dos) períodos sus vacaciones, disfrutará en cada período de 2 (dos) días de descanso mensual sin perjuicio de sus días de vacaciones, según lo establecido en el artículo 82 del presente CCT.

Cuando el Piloto divida en 3 (tres) períodos sus vacaciones disfrutará en cada período de 3 (tres) días de descanso mensual sin perjuicio de sus días de vacaciones, según lo establecido en el artículo 82 del presente CCT.

Si el Piloto toma sus vacaciones en un solo período, en un mismo mes calendario, no tendrá descanso mensual en ese mes. Si el Piloto toma este período de 30 días en dos meses consecutivos disfrutará de 8 días en alguno de los dos meses y ningún día el otro mes.

Los días de descanso mensual podrán ser solicitados vía el Sistema PBS dentro de sus preferencias del mes, indicando si es en 1 o 2 bloques de días (1 bloque = 8 días consecutivos, 2 bloques = 2 periodos con combinación de días 7+1, 6+2, 5+3 o 4+4).

La asignación definitiva de la cantidad de bloques (1 o 2) y días a disfrutar en cada bloque serán a elección del Piloto, en el caso de Pilotos que operen equipos de cabina angosta.

En el caso de Pilotos que operen equipos de cabina ancha que soliciten un periodo y éste no pueda ser otorgado, se asignará la combinación (4+4). Las fechas específicas del mes serán asignadas de acuerdo a la optimización que genere el sistema PBS para cumplir con la operación. Se contará como día de calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta las 00:30 (cero cero treinta) horas. Este descanso deberá publicarse en el rol mensual. En caso de que por demora la terminación de un servicio afecte este descanso, en lugar de recorrerlo, se pagará como tiempo extraordinario de servicio el doble del tiempo laborado después de las 00:00 horas hasta las 03:00 horas, tiempo local de la base; si la demora fuese mayor, este descanso comenzará a disfrutarse a partir del siguiente día de su regreso a la base.

A partir del 1° de noviembre de 2018, la asignación definitiva de la cantidad de bloques (1 o 2) y días a disfrutar en cada bloque serán a elección del piloto en el caso de pilotos que operen equipos de cabina angosta. En el caso de pilotos que operen equipos de cabina ancha que soliciten un periodo y este no pueda ser otorgado se asignara la combinación (4+4). Las fechas específicas del mes serán asignadas de acuerdo a la optimización que genere el sistema PBS para cumplir con la operación. Se contará como día de calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta las **00:01 (cero, cero uno)** horas. Este descanso deberá publicarse en el rol mensual. En caso de que por demora la terminación de un servicio afecte este descanso, en lugar de recorrerlo se pagará como tiempo extraordinario de servicio el doble del tiempo laborado después de las 00:00 horas hasta las 03:00 horas, tiempo local de la base; si la demora fuese mayor, este descanso comenzará a disfrutarse a partir del siguiente día de su regreso a la base.

BIDDING INTOCABLES

La Empresa publicara a la planta de pilotos, vía ASPA, con un mínimo de 90 días, el requerimiento de días a ofertar por categoría y equipo, con base a la planeación comercial.

Con base a este requerimiento, se llevará a cabo el registro de los pilotos que estén dispuestos a cambiar sus días de intocables por el pago correspondiente a dichos días por mes, ya sea a través de ASPA o de la Jefatura de Pilotos.

Una vez que la Empresa reciba el listado de los pilotos voluntarios, se llevarán a cabo las corridas de optimización correspondientes para determinar el número de pilotos a los que les serán asignados por rol. Los días serán comprados por escalafón.

En caso de que no se hubiesen programado por rol los días excedentes de vacaciones y la Empresa así lo requiera, esta podrá, ASIGNAR VUELOS SOLAMENTE A LOS PILOTOS QUE PREVIAMENTE SE HAYAN REGISTRADO.

El máximo de días ofertados mensualmente será de 3 (tres) días por piloto.

El listado de los voluntarios será administrado y controlado en todo momento por ASPA, Jefatura de Pilotos y Tripulaciones.

ASPA y Empresa buscaran un esquema para promover y procurar que la oferta cumpla con la producción requerida.

Los pilotos del 6x4 podrán ofertar el excedente de 30 días de vacaciones, mismos que serán asignados en sustitución de sus periodos de descanso. Una vez agotado el excedente de días de vacaciones, el piloto para ofertar sus días de descanso del sistema.

Los pilotos en sistema DVT (Destino Voluntario Temporal) podrán ofertar sus días excedentes de vacaciones en las mismas condiciones que los del PBS, considerando para estos pilotos un orden escalafonario independiente de la base MEX, la utilización de los días a ofertar para volar serán con base a los requerimientos propios del DVT y no de la operación en general

La remuneración por cada día será lo equivalente a un séptimo día laborado.

La oferta realizada por los pilotos será definitiva y se tomará en consideración para determinar la capacidad de producción comercial, por lo que no podrá ser cancelada posteriormente.

La Empresa se reserva el derecho de uso de estos días. En caso de que las condiciones de producción cambien y fuera necesario ofertar menos días a los previamente informados, solo se pagaran aquellos que fueron utilizados.

Aplicable a partir del 1° de agosto de 2016 para ofertar en el día a día.

Para el periodo de septiembre a diciembre 2016, se lanzará la convocatoria en julio de 2016. Posteriormente se harán las convocatorias trimestrales.

ARTÍCULO 46. DESCANSO EN BASE.- Los descansos intermedios entre los servicios asignados, se considerarán solamente en la base de residencia e incluyen el tiempo de transportación entre el aeropuerto y el domicilio y se regirá por lo siguiente:

a) Después de efectuar servicio de vuelo con una o varias pernoctas: 20 (veinte) horas. En caso de demora y para continuar con su siguiente servicio de rol: 18 (dieciocho) horas; considerándose la diferencia del descanso no disfrutado como tiempo extraordinario de servicio diario.

b) Después de efectuar un servicio de vuelo radial: 18 (dieciocho) horas. En caso de demora y para continuar con su siguiente servicio de rol: 16 (dieciséis) horas; considerándose la diferencia del descanso no disfrutado como tiempo extraordinario de servicio diario.

c) El descanso mínimo después de haber realizado un vuelo transoceánico directo será de 24 (veinticuatro) horas, debiéndose respetar lo establecido en la Tabla Única de Descansos en Base.

d) Después de un vuelo de ruta: una noche completa entre las 21:00 horas y las 08:00 horas tiempo local de México, cuando se haya laborado entre las 02:00 horas y las 05:00 horas TLM.

e) En la base no se podrán asignar dos jornadas de servicio en un mismo día calendario.

Para evitar la demora en la siguiente salida del vuelo programado inicialmente y cuando el vuelo haya sido afectado por cualquier circunstancia, deberá efectuar el subsecuente servicio previamente programado a efectuarse en ese día, pagándose como tiempo extra de vuelo al doble la diferencia del tiempo entre las 00:31 horas y la hora de terminación del servicio del vuelo demorado.

La hora de terminación máxima del servicio para la aplicación del anterior concepto no deberá de exceder las 01:59 horas.

f) Cuando un Piloto se presente a cubrir un servicio previamente asignado y éste le fuera cancelado, si no cubre otro servicio, tendrá derecho a un descanso mínimo de 12 (doce) horas (Tabla Única de Descansos y Recesos).

g) Después de adiestramiento teórico el descanso será de 14 (catorce) horas (Tabla Única de Descansos y Recesos).

h) En caso de que la asignación sea mayor de 8:30 horas de vuelo, el descanso será de 24 (veinticuatro) horas.

i) Únicamente después de un vuelo de Largo Alcance Continental Nocturno (inclusive DH) y para continuar con un vuelo Transoceánico, el descanso será de 48 (cuarenta y ocho) horas. A partir del primero de noviembre de 2018, en la base y únicamente para el rol deberá existir un intervalo mínimo de 36 horas entre el cierre de bitácora del servicio de vuelo mayor a 8:30 horas y un servicio de vuelo nocturno que inicie, abarque o termine entre las 02.00 Y 04:59 horas TLM.

j) Después del descanso mensual (intocables) no se podrá asignar ningún servicio que inicie antes de las 05:00 horas TLM.

k) El descanso mínimo después de haber realizado un vuelo programado por itinerario como Ultra Long Range será de 75:00 horas.

Todos los descansos a que se refiere el Artículo que aquí se describe, serán independientes de las vacaciones.

ARTÍCULO 47. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES EN BASE.- La notificación de todos los servicios y descansos mensuales será por medio de un rol mensual notificado vía dispositivos electrónicos, notificando a A.S.P.A. y al Piloto con no menos de 7 (siete) días antes del inicio del mes de vigencia.

Será responsabilidad del Piloto contar con los medios adecuados y suficientes para recibir y leer el rol de servicios en formato electrónico, es decir:

- Cuenta personal de acceso a internet
- Cuenta corporativa de correo electrónico
- Equipo computacional
- Programas de lectura de texto y gráficos

Los avisos de notificación de un nuevo servicio o de cambio de servicio deberán ser recibidos en el (los) dispositivos electrónicos (s) asignado (s) por la Empresa conforme a los lineamientos establecidos para tal fin, salvo los casos de excepción pactados por las partes. Estos avisos no podrán exceder en un número de 4 (cuatro) avisos por Piloto dentro de un mes de calendario y podrán modificar hasta un máximo de 2 (dos) servicios por aviso, debiendo enviar copia a A.S.P.A., se incluyen en esta limitación los avisos para reservas. En caso de que cualquier aviso genere séptimo día, la redacción del propio aviso deberá contener dicha información, en cuyo caso será opción del Piloto aceptarlo o rechazarlo.

Estos avisos de cambio, sumados a los del Artículo 48, no excederán de la limitación máxima mensual 4 (cuatro) siendo indistinta la combinación de avisos y notificaciones fuera de base. El aviso se contabilizará para el mes en el cual se modifique el primer servicio del mismo.

Durante la fase de adiestramiento los avisos de cambio y/o notificaciones fuera de base serán ilimitados cuando estos sean generados por causas imputables al piloto.

a) Cuando un Piloto se presente a cubrir un servicio y éste fuere cancelado (porque no se vaya a operar ese número de vuelo) dentro de los 30 (treinta) minutos posteriores a la notificación de la cancelación, se le podrá asignar otro servicio que implique exclusivamente vuelo.

Si la cancelación del servicio es para impartir habilitación de ruta, recalificación, o evitar descalificación a otro Piloto, se acreditará al Piloto afectado el 100% del tiempo asignado originalmente de vuelo y servicio en su jornada diaria y mensual.

Con independencia del motivo de la cancelación a la presentación del piloto a un vuelo de itinerario, fletamento, extra o mixto (y aun así el vuelo opere) si no se asigna algún servicio y continúa con la asignación previamente notificada por rol o notificación de

cambio anterior se acreditará al Piloto afectado el 100% del tiempo asignado originalmente de vuelo y servicio en su jornada diaria y mensual.

Independientemente de la nueva asignación, si el servicio cancelado fuere un servicio radial, sólo se podrá asignar otro servicio radial.

En caso de que el servicio asignado contenga más días de pernocta que el vuelo cancelado, aplicará lo establecido en el Reglamento Interior de Trabajo.

Si no se le asigna un nuevo servicio, se le acreditarán invariablemente 3 (tres) horas de jornada de servicio diario pagándose los viáticos correspondientes, de acuerdo a la tabla y al horario de las 3 (tres) horas.

Para evitar la aplicación del crédito mencionado en el Párrafo anterior y el traslado innecesario del Piloto al Aeropuerto, cuando se prevea la cancelación de un servicio en la base con una antelación no menor de 3 (tres) horas se podrá notificar al Piloto afectado por vía telefónica con la única condición de que no se podrá asignar ningún nuevo servicio por esta vía, por lo que el Piloto deberá continuar con su siguiente servicio programado. En caso de presentarse esta condición, el Piloto deberá regresar la llamada al control de tripulaciones para confirmar la cancelación recabando nombre de quien informa y número de control que para tal efecto se establezca.

b) Cuando por aviso de notificación al término de un servicio en base se cancele al piloto un servicio de vuelo de itinerario, fletamento, extra o mixto (y aun así el vuelo opere) si no se asigna algún servicio y continúa con la asignación previamente notificada por rol o notificación de cambio anterior se acreditará al Piloto afectado el 50% del tiempo asignado originalmente de vuelo y servicio en su jornada diaria y mensual.

c) No se podrán asignar más de 6 (seis) aterrizajes en un mismo servicio.

d) No se podrán asignar 7 (siete) días de servicio consecutivos por rol, con excepción de secuencias en vuelos de cabina ancha, que por su naturaleza abarque 7 (siete) o más y que sean publicadas vía PBS.

Después de 6 días de trabajo consecutivos y no habiendo laborado el séptimo día, en el octavo día sólo se podrán asignar servicios que firmen después de las 5:00 TLM.

A opción del Piloto se podrán asignar 7 (siete) días de servicio consecutivo por aviso con el pago correspondiente, aunque el descanso se dé fuera de base. Los servicios que generen séptimo día no deberán ser cancelados por aviso. En caso de cancelar algún servicio que genere séptimo día, procederá el pago del mismo, como si el servicio se hubiera efectuado.

l) Se podrán asignar vuelos en combinación ASIA - EUROPA o viceversa con un descanso mínimo de 120 (ciento veinte) horas, pudiéndose programar servicios intermedios que no excedan 2 (dos) husos horarios**.**

ARTÍCULO 48. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES FUERA DE BASE.- Cuando el mismo día la Empresa prevea, fuera de base, una demora en la salida de un vuelo previamente asignado, la Empresa se obliga a notificar al Piloto en el lugar de pernocta la hora de iniciación del servicio.

En caso de que el aviso de demora se dé en el hotel de pernocta con una anticipación menor de 2 (dos) horas con respecto a la salida de itinerario del vuelo a cubrir, se pagará la diferencia entre la salida real y la del itinerario como tiempo extra de servicio.

Tratándose de los avisos de cambio de servicio o de nuevos servicios fuera de base, la Empresa se obliga a notificar vía dispositivo electrónico o por escrito y el Piloto se obliga a firmar de recibido**,** de la siguiente forma:

a) En el aeropuerto de destino dentro de los 30 (treinta) minutos posteriores a la llegada del vuelo.

b) De no asignar el nuevo servicio en lo marcado en el inciso a) de este Artículo, sólo se hará hasta que haya transcurrido el receso mínimo correspondiente a la jornada efectuada, a partir del cierre de bitácora en la ciudad de pernocta. En caso de ser interrumpido dicho receso, éste se reiniciará a partir de la hora de la interrupción.

c) Tanto en la estación de origen como en estaciones intermedias de regreso a la base, se podrá asignar un servicio de ida y vuelta (radial) siempre y cuando la suma de los servicios no rebase la jornada máxima asignable 12 (doce) horas. Lo anterior no aplica una vez llegado a la base.

Cuando una operación en específico se vea afectada por situaciones excepcionales ajenas a la empresa, se buscará la mínima afectación, previo acuerdo entre el Piloto, A.S.P.A. y Jefatura de Pilotos.

Asimismo, estos cambios no deben afectar vacaciones o el período de descanso mensual, salvo casos justificados y previa aceptación del Piloto afectado, en cuyo caso se pagará como tiempo extraordinario de servicio y vuelo la duración de todos los servicios efectuados.

Estos avisos de cambio, sumados a los del Artículo 47, no excederán de limitación máxima mensual de 4 (cuatro).

ARTÍCULO 49. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES ESPECIALES.- Tanto en la base, como fuera de ella, aplicará lo siguiente:

a) Servicios nocturnos.- Todo servicio que inicie, abarque o termine entre las 02:00 a.m. (TLM) y las 04:59 a.m. (TLM) se asignará con una jornada máxima de 9 (nueve) horas

de servicio. La asignación de estos servicios no podrá rebasar de las 9:00 horas (TLM). Lo anterior no aplica para vuelos transoceánicos, largo alcance y/o asignación dentro de reserva.

Este tipo de servicios, en vuelos nacionales, no podrá contener más de 2 (dos) aterrizajes asignados y el tiempo intermedio en plataforma en vuelos nacionales no podrá ser mayor de 120 (ciento veinte) minutos en vuelos asignados, quedando claro que, si la Empresa requiere asignar vuelos con tiempo mayor a 120 (ciento veinte) minutos de plataforma, se acordará con A.S.P.A. previo a llevarse a cabo, en el entendido que este párrafo no aplicará para vuelos transoceánicos, largo alcance, internacionales y vuelos chárter o de fletamento.

A partir del 1° de noviembre de 2018, por rol no se podrán asignar más de cinco jornadas de vuelo nocturno que inicien, abarquen o terminen entre las 02:00 am (TLM) y las 04:59 am (TLM) durante un mes calendario. En adición se podrán asignar servicios de vuelo nocturno por aviso de cambio sin exceder de un máximo de siete jornadas de vuelo nocturno en el mes calendario. Para la cuantificación de estos servicios se consideran todas las jornadas de vuelo nocturno que inicien entre las 00:01 horas del primer día del mes y las 24:00 horas del último día de cada mes calendario. Las jornadas de servicio de vuelos nocturnos que sean asignadas por activación en reserva no serán considerados para el límite mencionado, así como vuelos transoceánicos y de largo alcance.

b) Intermedio entre servicios de vuelo.- El intermedio máximo asignable para poder efectuar 2 (dos) servicios que impliquen vuelo (incluyendo como pasajero) será de 3 (tres) horas en todos los casos.

En el caso de que, en una combinación de servicios, el primer servicio o un servicio intermedio fueran cancelados, no aplica la limitación anterior para los servicios que queden pendientes por efectuar y que hayan estado previamente programados.

c) Intervalo entre vuelos nocturnos.- La Empresa podrá asignar a los Pilotos servicios que, por itinerario o vuelo de fletamento, se inicien, abarquen o terminen entre las 02:00 a.m. (TLM) y las 04:59 a.m. (TLM); y con un lapso no menor de 48 (cuarenta y ocho) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente, podrá volver a programar al Piloto otro servicio similar. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

En caso de demora que no exceda de tres horas conforme a la hora programada del vuelo y que abarque horario nocturno, se podrá efectuar el siguiente servicio nocturno previamente programado con un intervalo menor a 48 (cuarenta y ocho) horas, pagándose como tiempo extraordinario de vuelo al doble, los minutos de demora que hayan abarcado horario nocturno de la 02:00 horas TLM a 04:59 horas TLM.

d) Los vuelos a SCL que operen en horario diurno-nocturno o nocturno-diurno no sufren cambio alguno en asignaciones, jornadas, receso (fuera de base), descansos (en base), etc.

Los vuelos a SCL que operen en horario nocturno-nocturno se regirán bajo las siguientes consideraciones:

1. Para fines de asignación, el receso (fuera de base) será el establecido para vuelos de "largo alcance nocturno", el cual está plasmado en la tabla de "recesos fuera de base" del CCT.

2. El receso fuera de base tendrá un mínimo de 24 (veinticuatro) horas.

3. Siempre que se recese menos de lo establecido en la tabla de " recesos fuera de base" del CCT correspondiente a los vuelos de "nocturno" a "nocturno", se le pagara al piloto la cantidad correspondiente a un día de descanso laborado.

Para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre del 2010, todos los vuelos a SCL, para fines de pago, se consideran como de itinerario, fletamento o mixto, por lo que el pago del tiempo extra de vuelo será a partir de la 7 (séptima) hora, el tiempo extra de servicio será a partir de la 8 (octava) hora, además del pago correspondiente al tiempo nocturno que se genere. Esto siempre y cuando las condiciones contractuales para pago como itinerario, fletamento o mixto se mantengan.

Para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, se consideran como de itinerario, fletamento o mixto, por lo que el pago de tiempo extra de vuelo será a partir de la 8 (octava) hora, el tiempo extra de servicio será a partir de la décima y media hora. A partir del 1 de enero de 2017 se ajustará el pago de tiempo extra de servicio para que este sea cubierto a partir de la 10 (decima) hora, además del pago correspondiente al tiempo nocturno que se genere. Esto siempre y cuando las condiciones contractuales para pago como itinerario, fletamento o mixto se mantengan.

Lo descrito anteriormente para el inciso d) aplica única y exclusivamente para la operación de SCL.

e) Intervalo entre vuelos a Europa.- En el caso de los vuelos a Europa de 3 (tres) días de duración, la Empresa podrá programar y/o asignar dichos servicios a los Pilotos con un lapso no menor de 72 (setenta y dos) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

f) Intervalo entre vuelos a Asia.- En el caso de los vuelos a Asia, la Empresa podrá asignar dichos servicios a los Pilotos con un descanso no menor a 72 (setenta y dos) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

g) Intervalo entre vuelos Asia-Europa.- En el caso de los vuelos Asia-Europa (o viceversa), la Empresa podrá Asignar dichos servicios a los Pilotos con un lapso no menor de 120

(ciento veinte) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

h) Cuando se efectúen vuelos de pasajeros al servicio de la empresa (DH), los asientos que sean asignados a los Pilotos en estos servicios serán los ubicados en salidas de emergencia (asiento reclinable), ventanillas o pasillos. No se asignarán asientos en la última fila. Con excepción de activaciones de servicios de reserva y notificaciones fuera de base de último momento. En caso de que el servicio (DH) rebase las 5 horas de vuelo preferentemente será en clase premier o equivalente. Para los vuelos transoceánicos y/o de largo alcance deberán de asignarse los asientos en clase premier o equivalente; de no ser posible la asignación de dichos asientos, el receso deberá ser de 36 horas.

i) Cuando una jornada de vuelo transoceánica sea programada como Ultra Long Range de acuerdo a itinerario, se proporcionarán alimentos a bordo y se proporcionará una hora de internet a bordo, siempre y cuando se encuentre disponible para los clientes. En adición a lo anterior, la empresa asignará un asiento premier cuando se requiera de tripulación múltiple en un vuelo Ultra Long Range y se tenga a un piloto asignado como DH ya sea en el tramo de ida o de regreso.

j) Cuando una jornada de vuelo transoceánico no sea programada como Ultra Long Range de acuerdo a itinerario y por cualquier razón exceda de 15:00 horas de vuelo, a fin de no extender el receso y/o descanso planeado, se pagará al piloto afectado el excedente de 15:00 horas como tiempo extra triple de su salario tabular, conviniendo que en estos casos no aplica lo establecido en el artículo 41 de este contrato. En adición a lo anterior se deberá otorgar una compensación por alimentos equivalente al viático de cena (viáticos MAD) al regreso a base.

k) **ULTRA LONG RANGE PVG**.- Para el vuelo MEX-PVG o PVG-MEX se podrán asignar las siguientes jornadas de servicio:

- 17:00 de vuelo
- 20:00 de servicio

Las partes acuerdan que los recesos y descansos correspondientes aplicados serán:

- Una vez llegando a la base, el descanso mínimo será de 75 horas previo a cualquier servicio, excepto los vuelos transoceánicos a Europa que deberá de ser 120 horas como lo establece el CCT.

- El receso después de un vuelo MEX-PVG a los controles y/o DH deberá de ser 50 horas como mínimo.

De igual manera, si alguno de los tramos de esta operación requiere tripulación múltiple, se bloqueará un asiento de Clase Premier para el descanso del piloto adicional.

TRANSOCEÁNICO MEX – PVG - MEX

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	17:00*	20:00
ORDINARIA	08:00	10:00**/11:00***
EXTRAORDINARIA	09:00	10:00** / 09:00***
IRREBASABLE	17:00	20:00

*Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1+2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2+2)

** APLICA PARA PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010

*** APLICA PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010.

****SI EN ALGUNO DE LOS TRAMOS DE ESTA OPERACIÓN REQUIERE TRIPULACIÓN MULTIPLE, SE ASIGNARÁ UN ASIENTO DE CLASE PREMIER PARA EL DESCANSO DEL PILOTO ADICIONAL (SOLO PARA OPERACIONES MEX-PVG-MEX

ARTÍCULO 50. SERVICIO DE RESERVA.- Los servicios de reserva se asignarán y regularán de acuerdo al Reglamento de Reservas vigente, pactado entre A.S.P.A. y la empresa. Éste será revisable cada 6 (seis) meses o cuando ambas partes estén de acuerdo en modificarlo.

La empresa se compromete en un período no mayor de 120 días contados a partir de la firma del presente convenio, a enviar una propuesta de nuevo esquema de reservas, de tal manera que éste incremente la confiabilidad operativa y que represente una disminución en el número de reservas que históricamente cubren los pilotos.

ARTÍCULO 50 BIS. SERVICIO DE DISPONIBILIDAD POR AUSENCIA Y/O INCAPACIDAD.- Estos servicios podrán ser asignados con posterioridad a una ausencia o incapacidad y tendrán una duración máxima de 17 horas, iniciando a las 05:00 TLM y finalizando a las 22:00 TLM.

Dentro de este servicio, la activación deberá de ser por lo menos 3 horas antes del ETD del vuelo a cubrir.
Para efectos de pago, la jornada de servicio se contabilizará a partir de una hora antes del ETD programado.

En caso de no ser activado durante este servicio, el Piloto deberá reportarse al término del mismo, de acuerdo al Reglamento de Reservas.

ARTÍCULO 51. VUELO DE ADIESTRAMIENTO.- El vuelo de adiestramiento estará restringido a 9 (nueve) horas de jornada de servicio máximo irrebasable y a 4 (cuatro) horas

de jornada de vuelo irrebasable a los controles para los Instructores Asesores, así como a 2 (dos) horas de vuelo máximo a los controles para los Pilotos que reciban el adiestramiento.

a) AVIÓN.- Para examen de vuelo en avión, la jornada de servicio máxima irrebasable será de 6 (seis) horas y la de vuelo de 3 (tres) horas. Para los efectos de la limitación de los párrafos anteriores, no se consideran como tiempo de adiestramiento los tiempos de espera, traslado, mal tiempo y CTA.

Los Pilotos programados a un servicio de adiestramiento en avión, deberán comunicarse telefónicamente a la Empresa por una sola ocasión, dos horas antes de la hora programada para realizarlo; de existir algún cambio, en ese momento se notificará, debiendo presentarse el Piloto en el lugar y hora señalados. Si el adiestramiento sufriera una demora, para evitar la acumulación de fatiga, sólo se aceptará un nuevo estimado de salida, siempre y cuando se realice para terminar el adiestramiento dentro de la jornada pactada en este Artículo.

b) SIMULADOR.- Para examen de vuelo en simulador, la jornada de servicio máxima irrebasable será de 9 (nueve) horas; el Piloto deberá ser asignado a los controles con una jornada de vuelo de 2:30horas (dos horas con treinta minutos), pudiendo ser extendida en 1 (una) hora más a criterio del Asesor.

El descanso o receso que regirá después de un servicio de simulador será el que se indica en la Tabla Única de Descansos y Recesos de este Capítulo.

c) Cuando por necesidades de adiestramiento en simulador o en avión, éste fuera impartido parcialmente o en su totalidad en sesiones nocturnas, se impartirán hasta 2 (dos) sesiones nocturnas consecutivas por una noche de descanso, comprendidas entre las 21:00 y las 09:00 horas tiempo local.

A partir del 1o. de noviembre de 2018, en caso de adiestramiento periódico en simulador no se podrán asignar dos sesiones de simulador nocturnas de manera continua.

ARTÍCULO 52. ASESOR COMO CAPITÁN.- Cuando un Piloto Asesor-Instructor sea asignado a cubrir un servicio de vuelo de asesoramiento en ruta y no se presente el Capitán a su servicio, el Piloto Asesor efectuará el vuelo como Capitán.

ARTÍCULO 53. VUELO DE FLETAMENTO.- Los vuelos de fletamento se podrán asignar las jornadas máximas irrebasables de vuelo y de servicio. Los recesos mínimos serán de 12 (doce) horas para vuelos continentales, así como de 24 (veinticuatro) horas para vuelos continentales de largo alcance y transoceánicos.

Para evitar demora en la salida del siguiente servicio programado previamente, el receso anterior podrá ser reducido en 2 (dos) horas, pagándose la diferencia contra el receso no disfrutado como tiempo extra de vuelo. Lo anterior no aplica para vuelos de Largo Alcance y Transoceánicos.

ARTÍCULO 54. CRÉDITOS.- Para los Pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre del 2010, los créditos se computarán, solamente para efectos de pago, sin disminuir la jornada diaria ni la mensual. Estos créditos están comprendidos dentro del salario del Piloto y serán los siguientes:

a) Después del tercer aterrizaje, en un vuelo de ruta, se pagará como tiempo extra de vuelo, el doble del tiempo programado de plataforma en cada escala adicional.

b) DEROGADO, así como la HORA EXTRA DE GARANTÍA que se pagaba en su lugar.

c) Cuando el tiempo efectivo de vuelo sea inferior al tiempo programado por itinerario, la diferencia se pagará como tiempo extra de vuelo adicional a la retribución total del tiempo completo de itinerario.

d) En el caso de que el tiempo efectivo de vuelo sea inferior al programado por itinerario, pero el vuelo haya iniciado con demora por causa imputable al Piloto, no se pagará ningún crédito adicional.

Este artículo no aplicará para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 55.- **COMPENSACIÓN VARIABLE POR ATERRIZAJES**.- **DEROGADO**

ARTÍCULO 56. VUELOS DE LARGO ALCANCE CONTINENTALES Y/O VUELOS TRANSOCEÁNICOS.- Las jornadas de vuelo y de servicio, se regirán por la Tabla Única de Jornadas correspondiente. Se podrán asignar las jornadas irrebasables. Todo el tiempo que se exceda de las jornadas ordinarias será considerado como tiempo extra de vuelo o de servicio, según corresponda.

En este tipo de vuelos la asignación de los aterrizajes estará limitada a 2 (dos) aterrizajes (no incluye alternos). No aplica para vuelos radiales.

Para efecto del período de descanso a bordo, en caso de Tripulación Reforzada, se deberá de contar con un gabinete de descanso o con un asiento exclusivo para este fin, localizado en la sección de Primera Clase o equivalente.

La utilización de Tripulación Reforzada estará sujeta al texto de la Ley y a los conceptos de seguridad derivados de la experiencia aportada por los Pilotos que operan estas rutas.

El Piloto de refuerzo empezará su jornada de vuelo y de servicio en el origen del mismo, integrándose a la tripulación.
El tiempo de servicio en exceso de la jornada de 15 (quince) horas se pagará como tiempo extra de vuelo, independientemente del tiempo extra de vuelo generado.

ARTÍCULO 57. Empresa y A.S.P.A. están de acuerdo en negociar y convenir, en su caso, aquellos vuelos que por sus características específicas o ante la agresión comercial de otras Empresas de transporte aéreo, generaran la necesidad de establecer jornadas y recesos diferentes a los establecidos en este Contrato.

ARTÍCULO 57 Bis. INFORMACIÓN DE OPERACIONES.- La Empresa se obliga a entregar a la Representación Sindical la información detallada de la operación en forma mensual.

ARTÍCULO 58. SISTEMA PREFERENCIAL (PBS).- Para la asignación mensual de los servicios, los Pilotos, de acuerdo con su antigüedad, podrán solicitar electrónicamente a través del Sistema PBS (Preferential Bidding System), preferencias en la asignación de sus roles.

Este sistema de asignaciones será constantemente auditado y vigilado por el Coordinador de Enlace Tripulaciones (Comisión PBS), designado en conjunto por la Secretaría del Trabajo y la Delegación AVSA de A.S.P.A de México.

Las partes acuerdan en un plazo no mayor a 12 meses, implementar una actualización de los Bid Types utilizados en el Sistema PBS de Jeppesen, de tal manera que los pilotos puedan acceder a los servicios que se adapten a sus necesidades personales con mayor facilidad y sin que esto represente una merma en la productividad de la planta de pilotos.

El Piloto Enlace Tripulaciones participará en la definición de los requerimientos del sistema, teniendo como prioridad incorporar un bid de reservas, un bid customizable con filtros y mejorar bid de Trip Length.

ARTICULO 58 Bis. SISTEMA ALTERNO DE TRABAJO.- Los roles de servicio tendrán un patrón donde se laboren doce días por ocho de descanso y en la siguiente asignación, seis días laborados por cuatro de descanso (12x8x6x4). El número de pilotos que laborará en el Sistema 12x8x6x4 será de hasta el 20% de la planta total de cada equipo de cabina angosta por categorías, es decir, el 20% de la planta de Capitanes y el 20 % de la planta de Primeros Oficiales de dichos equipos.

Las líneas generadas en este Sistema serán ocupadas por orden escalafonario. En este sistema se trabajará conforme al Reglamento del Sistema Alterno 12x8x6X4 publicado, este reglamento será revisable cada 3 meses o cada que ambas partes (ASPA-Empresa) así lo dispongan.

> **TRANSITORIO PRIMERO.-** La transición del sistema alterno de trabajo 6x4 al 12x8x6x4 entrará en vigor en un plazo máximo de 90 días posteriores a la firma del presente convenio de revisión integral para el periodo 2020 – 2024.
>
> **TRANSITORIO SEGUNDO.-** Las partes están de acuerdo en que el Reglamento del Sistema Alterno de Trabajo 12x8x6x4 será firmado al mismo tiempo que se firme el presente convenio de revisión integral para el periodo 2020 – 2024.

TABLA ÚNICA DE JORNADAS
PARA PILOTOS CONTRATADOS CON ANTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010

A.- DIARIO

ITINERARIO, FLETAMENTO Y/O MIXTO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	10:00	12:00/14:00*
ORDINARIA	07:00	08:00
EXTRAORDINARIA	03:00	04:00/06:00
IRREBASABLE	10:00	12:00/14:00
A CRITERIO		15:00

* La jornada de servicio asignable de 14 horas podrá programarse máximo 2 (dos) veces en un período de 7 (siete) días. En los demás días la jornada de servicio será de 12 horas. Estas jornadas no aplican para jornadas que inicien, abarquen o terminen entre las 2:00 y las 5:59 TLM.

LARGO ALCANCE CONTINENTAL Y TRANSOCEÁNICO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	15:00*	18:00
ORDINARIA	08:00	10:00
EXTRAORDINARIA	07:00	08:00
IRREBASABLE	15:00	18:00

* Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1 + 2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2 + 2)
Nota: Para jornadas de vuelo Ultra Long Range la jornada máxima asignable e irrebasable será de 17:00 horas de vuelo y 20:00 horas de servicio.

NOCTURNO

NO APLICA PARA VUELOS LARGO ALCANCE, TRANSOCEÁNICOS NI ASIGNACIÓN DENTRO DE RESERVA

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	09:00	09:00
ORDINARIA	07:00	08:00
EXTRAORDINARIA	03:00	04:00
IRREBASABLE	10:00	12:00
A CRITERIO		15:00

DEDUCCIÓN DE LA JORNADA DE SERVICIO ASIGNABLE POR ATERRIZAJES EN VUELOS DE ITINERARIO, DE FLETAMENTO Y/O MIXTOS
(INCLUYE TRASLADOS COMO PASAJEROS)

ATERRIZAJES	1	2	3	4	5	6
JORNADA DE SERVICIO	14:00	14:00	13:30	13:00	12:30	12:00

B.- MENSUAL

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	90:00	180:00
ORDINARIA	65:00	160:00
EXTRAORDINARIA	25:00*	20:00

*** 15:00 HORAS DE GARANTÍA.- QUE FORMA PARTE DEL SALARIO DEL PILOTO.**

***NOTA**: A partir de las 80 (ochenta) horas de vuelo se pagará de acuerdo al porcentaje señalado en el inciso c) del Artículo 68 del Contrato Colectivo de Trabajo.*

DENOMINACIONES

TRIPULACIÓN MÚLTIPLE (2+2). - Tripulación conformada por 2 (dos) Pilotos con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

TRIPULACIÓN REFORZADA (1+2). - Tripulación conformada por 1 (uno) Piloto con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

TABLA ÚNICA DE DESCANSOS Y RECESOS APLICABLE PARA TODOS LOS PILOTOS

DESCANSOS EN BASE

	SERVICIO POR EFECTUAR									
SERVICIO EFECTUADO		**VUELO Y/O (DH)**	**TRANS. ASIA**	**ADTO. VLO/SIM**	**ADTO. TIERRA**	**RESERVA**	**NOCT.**	**LARGO ALC.**	**L. ALC. NOCT. (Y/O DH)**	**TRANS. EUROPA**
	VUELO DE PERNOCTA Y/O (DH)	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*
	VUELO RADIAL	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*
	TRANS. ASIA (y/o DH)	36	72	36	NOCHE SEGÚN CCT	36	72	72	72	120
	LARGO ALCANCE	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	ADIESTR., VLO/SIM.	18	18	14	14	18	18	18	18	18
	ADTO. TIERRA	14	18	14	14	14	18	14	18	18
	RESERVA	12	18	14	12	12	18	12	18	18
	NOCTURNO	NOCHE SEGÚN CCT		48***		NOCHE SEGÚN CCT	48		48	
	CANCELADO A LA PRESENTA-CIÓN	12	12	12	12	12	18	12	18	18
	LARGO ALCANCE NOCTURNO (inclusive DH)	24	48	24	24	24	48	24	48	48
	TRANS. EUROPA	36	120	36	NOCHE SEGÚN CCT	36	72	72	72	72

* SE PODRÁ REDUCIR EN CASO DE DEMORA, PAGÁNDOSE LA DIFERENCIA COMO TIEMPO EXTRA DE SERVICIO.

*** APLICA PARA VUELOS QUE INICIAN, ABARCAN O TERMINAN DE 02:00 A 04:59

RECESOS FUERA DE BASE

	SERVICIO POR EFECTUAR								
SERVICIO EFECTUADO		VUELO Y/O (DH)	TRANS. VLO. Y/O DH.	FLET.	NOCT.	VLO. EN EUROPA	ADTO. SIM. O AVIÓN	LARGO ALCANCE	LARGO ALCANCE NOCT.
	VUELO Y/O (DH)	12/10*	24	12/10*	18/16*	-	12	12	18/16*
	TRANS., VLO. y/o DH	24	24 **	24	-	24	24	-	-
	LARGO ALCANCE y/o DH	24	24	24	24	-	-	24**	24**
	FLETAM ENTO	12/10*	24	12/10*	14/12*	-	-	12/10*	14/12*
	NOCTURNO	NOCHE SEGÚN CCT			48	-	NOCHE SEGÚN CCT		48
	VUELO EN EUROPA	-	12	12	-	12	-	-	-
	ADIESTR. SIM ULADOR/ AVION	12	24	-	-	-	12	12	24
	CANCELADO A LA PRESENTA-CIÓN	12	12	12	12	12	12	12	12
	LARGO ALCANCE NOCTURNO	24	24	24	-	-	24	24	24

* SE PODRÁ REDUCIR EL RECESO POR DEMORA, PAGÁNDOSE LA DIFERENCIA COMO TIEMPO EXTRA DE VUELO.

NOTA: D.H. SIGNIFICA *DEAD HEADING* (TRASLADO COMO PASAJERO).

** EN CASO DE NO SER ASIGNADO UN ASIENTO EN CLASE PREMIER O EQUIVALENTE, EL RECESO MÍNIMO SERÁ DE 36 HORAS.

CAPÍTULO IV

SALARIOS, PREVISIÓN SOCIAL Y APORTACIONES AL SINDICATO

ARTÍCULO 59. SALARIO ORDINARIO.- El salario ordinario lo constituye el salario tabular, las prestaciones establecidas más las compensaciones fijas de la plaza y las compensaciones de monto variable que corresponden al trabajador como retribución por sus labores ordinarias y extraordinarias en los términos de este Contrato Colectivo, con excepción del fondo de ahorro Empresa y la Despensa.

ARTÍCULO 60. SALARIO DESCUENTOS.- Cuando por causas no imputables al Piloto se descuente dinero de su salario o no se le hayan cubierto pagos que le correspondan, la Empresa se obliga a emitir un cheque especial de reembolso al Piloto en un plazo máximo de 3 (tres) días hábiles posteriores a la reclamación comprobada.

ARTÍCULO 61. AGUINALDO.- La Empresa entregará a los Pilotos a su servicio el equivalente de 20 (veinte) días de salario ordinario, este pago se efectuará a más tardar en la primera catorcena del mes de diciembre.

ARTÍCULO 62. PRIMA DOMINICAL.- La Empresa entregará a los Pilotos a su servicio el 25% de su salario de acuerdo al promedio de los días domingos laborados por la planta de Pilotos. Para efectos de pago se considerará a lo previsto en el Artículo 66.

ARTÍCULO 63. PRIMA VACACIONAL.- Los Pilotos tendrán derecho a una prima no menor del 30% sobre el salario ordinario que les corresponda, por el número de días de vacaciones.

ARTÍCULO 64. DÍAS DE DESCANSO SALARIO.- Al Piloto contratado con anterioridad al 13 de diciembre del 2010, que se encuentre en servicio los días de descanso obligatorio establecidos en el Artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, le serán pagados al doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

Se pagará a cada Piloto que labore durante 7 (siete) días consecutivos. El monto del pago será el doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

Por concepto de cumpleaños y para efecto del cálculo de la jubilación se considerará un día de descanso salario en adición a los que genere en su último mes.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 128.

ARTÍCULO 65. BONIFICACIÓN POR ANTIGÜEDAD.- Los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 al servicio de la Empresa que hayan cumplido 10 y 15 años, recibirán una bonificación igual al 2% del salario tabular. Para efectos de pago se considerará lo previsto en el Artículo 66. Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 66. PORCIÓN TABULADA DEL SALARIO.- La porción tabulada del salario ordinario mensual de los Pilotos está integrada también por el siguiente concepto:

- Prima Dominical.
- Bonificación por antigüedad, cuando aplique.

ARTÍCULO 67. COMPENSACIÓN POR HORA DE JORNADA DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, el pago de la jornada de servicio de vuelo nocturno, ambas partes están de acuerdo en que la Empresa pagará a cada Piloto individualmente el 0.30% del salario tabular por cada hora de servicio en los vuelos que inicien, abarquen o terminen entre las 01:00 y las 05:00 horas TLM; se exceptúan de lo anterior los vuelos transoceánicos. Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 129.

Para aquellas jornadas de servicio de vuelo nocturno que excedan el límite mensual asignable por rol (cinco), en términos de lo que se establece en el artículo 49 inciso a) tercer párrafo, se pagará al doble la compensación dispuesta en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 68. SALARIO TIEMPO EXTRAORDINARIO.- Los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 percibirán por el tiempo extraordinario que laboren, una compensación igual al 100% del salario que corresponda.

En virtud de que el sueldo del Piloto cubre todos los servicios que presta (vuelo y otros servicios) las partes convienen en que la hora extraordinaria de vuelo y la hora extraordinaria de otros servicios deben pagarse proporcionalmente de acuerdo a las siguientes normas:

a) Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada ordinaria de vuelo diaria fijada en la Tabla de Jornadas correspondiente se pagará el 2.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

b) Por cada hora de servicio en exceso de la jornada ordinaria de servicio por día fijada en la Tabla de Jornadas correspondiente y/o del tiempo de servicio mensual se pagará 1.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

c) Por cada hora de vuelo extra mensual arriba de 80:00 horas se pagará al 3.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

d) Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada de vuelo mensual irrebasable (90.00 horas) fijada en la Tabla de Jornadas correspondiente se pagará el 4.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 130.

ARTÍCULO 69. SALARIO, CATEGORÍA.- Una vez aprobado el examen de simulador o vuelo local señalados en el reglamento respectivo, los salarios correspondientes a la categoría se pagarán en forma provisional, a partir de la fecha de dicha aprobación y será en forma permanente al calificar, en definitiva.

En caso de incapacidad o fallecimiento, el sueldo provisional al que se hace mención es el que se aplicará para efectos legales.

ARTÍCULO 70. DIFERENCIA SALARIAL.- El salario tabular para puesto de Copilotos, deberá ser el 61% del que se le pague al Capitán del mismo equipo y la diferencia de salario tabular entre antigüedades deberá ser del 2%. Asimismo, la diferencia de salario tabular entre los equipos de cabina angosta y B787 será del 14.7%.

Mientras se mantenga la operación de aviones de cabina ancha, la Empresa se compromete en mantener como mínimo 45 plazas con salarios tabulares de Capitán B777 y 25 plazas con salarios tabulares de Copiloto B777. Los salarios serán contabilizados considerando todos los salarios vigentes de Capitán y Copiloto de B777, y cuando estos sean menores a 45 y 25 respectivamente, la diferencia para completar estos mínimos, serán asignados a los Capitanes y Copilotos que operen aviones de cabina ancha y que les corresponda por escalafón.

Para el caso de que el total de equipos B777 más equipos B787-9 sean 5 o más aviones, se garantizaran 50 (cincuenta) plazas con salarios tabulares de capitán B777 y 25 plazas con salarios tabulares de copiloto B777 en los mismos términos y condiciones descritas en el párrafo anterior.

Para efectos de este artículo la diferencia del salario tabular entre B787 y B777 será de 4.9%

A partir de la firma del presente convenio, la Empresa otorgará un incremento de 5% al salario tabular que aplique de acuerdo a antigüedad a los 60 Capitanes de mayor antigüedad que operen equipos de cabina angosta, con todas sus repercusiones.

El límite de 60 incrementos salariales a los que hace referencia el párrafo anterior no podrá excederse bajo ninguna circunstancia por lo que se transferirá a un nuevo Capitán de cabina angosta hasta que el piloto que disfrute de este beneficio deje de prestar servicio a la empresa o cambie de categoría y salario tabular.

ARTÍCULO 71. GASTOS DE ALIMENTACIÓN Y TRANSPORTACIÓN.-La Empresa cubrirá los gastos de viaje que por razones de servicio causen los Pilotos. Estas cantidades en ningún caso se considerarán como parte integrante del salario, ni como percepciones del Piloto. La atención de estos gastos se hará de la siguiente forma:

En cumplimiento del Artículo 236 de la Ley Federal del Trabajo, la Empresa proporcionará alimentación, alojamiento y transportación a los Tripulantes por todo el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones de servicio. Toda vez que los alimentos no puedan ser proporcionados por la Empresa a bordo, en virtud de que los tripulantes se encuentran efectuando labores propias de su actividad, la Empresa proporcionará a los Pilotos una

asignación en efectivo fijada de acuerdo al número de comidas que deben hacerse en cada viaje o en los lugares de pernocta extraordinaria.

En cuanto a los hoteles, estos serán elegidos de común acuerdo, en apego a los criterios de selección que ambas partes establezcan.

a) El monto de los gastos de alimentación en moneda nacional que correspondan a la República Mexicana, que se establecen en este Artículo y se señalan en el Apéndice No. 3, por razones de inflación se ajustarán semestralmente, a partir del 1º de octubre de cada año. Para tal efecto, se considerará la tasa acumulada de inflación del semestre terminado el penúltimo mes anterior a la fecha en que se modifiquen los gastos, de acuerdo al índice acumulado publicado por el Banco de México.

b) Los gastos de alimentación para frontera y extranjero serán pagados como señala el Apéndice No. 3 y se ajustarán anualmente, a partir del 30 de abril de cada año de acuerdo al índice inflacionario de los Estados Unidos de Norteamérica (*Consumer Price Index*), considerando los doce meses anteriores al penúltimo mes en que sean revisados estos gastos.

c) En caso de que el poder adquisitivo de los incisos a) y/o b) sufriera un deterioro mayor al 10% en un plazo trimestral, estos deberán ajustarse en forma automática.

d) En las estaciones previamente designadas o en las de pernocta extraordinaria, la transportación y el alojamiento de los Pilotos serán pagados directamente por la Empresa.

e) Se proporcionarán gastos de alimentos a los Pilotos en servicio de reserva, adiestramiento.

f) Cuando un vuelo se origine de un punto en el extranjero a un punto del territorio nacional con regreso al extranjero para pernoctar, los gastos de alimentos se pagarán en U.S. dólares.

g) VIÁTICOS VUELOS EUROPA Y ASIA.- Para el caso de los vuelos a Europa y Asia, de regreso a la base, los gastos de alimentación (viáticos) correspondientes serán pagados en US dólares, independientemente de la hora que se dé y de la siguiente ciudad en la que se podría cobrar el viático. Este acuerdo amplía a rutas Asia la aplicación de la minuta de 1° de septiembre de 1998 bajo los mismos criterios.

ARTÍCULO 72. COMPENSACIÓN PARA ASESORES-INSTRUCTORES.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, las plazas de Asesor- Instructor, tendrán una compensación mensual igual al 35% de la porción tabular de su salario o de la categoría máxima de Capitán de su equipo, lo que sea mayor con todas sus repercusiones. Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 131.

ARTÍCULO 73. GASTOS POR CAMBIO DE RESIDENCIA.- En caso de convenirse el establecimiento de Bases de Residencia fuera de la Ciudad de México, a los Pilotos afectados se les proporcionará gastos de traslado que en ningún caso se considerarán como parte integrante del salario, ni como percepciones del Piloto.

ARTÍCULO 74. CLÁUSULA SINDICAL.- La Empresa pagará a sus Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en forma catorcenal, el importe correspondiente al 15% de la porción tabulada de los salarios por concepto de Cláusula Sindical, y una vez retenidos los impuestos correspondientes, entregará la cantidad resultante a A.S.P.A. Esta cantidad aplicará de acuerdo a los Estatutos, Reglamentos o Acuerdos de Asamblea General, en conceptos como: Cuota Sindical, Estacionamiento, Seguro de Vida, Fondo de Reserva, S.O.S., Promoción Deportiva, etc.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 132.

ARTÍCULO 75. PRIMA DE ANTIGÜEDAD.- Los Pilotos recibirán, según el caso, una de las siguientes primas de antigüedad con independencia de las prestaciones que se establecen en el Contrato Colectivo.

a) Por separación con causa justificada por parte del Piloto o separación por parte de la Empresa, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona por cada año de servicio.

b) Por separación voluntaria, cuando tenga una antigüedad mayor de 15 (quince) años, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad.

c) Por terminación de la relación de trabajo en caso de enfermedad ordinaria, enfermedad profesional o inhabilitación en adiestramiento, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad.

d) Por jubilación a los 60 (sesenta) años de edad, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona por cada año de antigüedad.

e) Por defunción, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad, pagado a los beneficiarios.

ARTÍCULO 76. ACUMULACIÓN DE DÍAS DE ENFERMEDAD.- Para que los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 perciban salario ordinario fijo íntegro durante sus ausencias por enfermedades ordinarias o accidentes no profesionales, la Empresa suplirá y pagará directamente a los Pilotos, la diferencia entre la cuantía del subsidio que establece la Ley del Seguro Social y el monto de sus salarios ordinarios, de acuerdo con las siguientes bases:

a) Durante el primer y segundo año de antigüedad reconocida, 30 (treinta) días por cada año.

b) Un aumento de 30 (treinta) días por año hasta acumular 210 (doscientos diez) días.

c) Las ausencias mayores de 4 (cuatro) días al mes, se anotarán con cargo a la cuenta que se lleve a cada Piloto.

d) No se hará cargo a la cuenta de acumulación por enfermedad, de los días en que las enfermedades se presenten en período de vacaciones o descanso mensual intocable.

e) Los créditos y cargos se harán anualmente, los créditos al principio del año y los cargos cuando procedan. En el mes de marzo la Empresa publicará la acumulación que tengan los Pilotos al primero de enero de cada año.

f) El pago de más días que corresponda, al agotarse la cuenta de acumulación será potestativo de la Empresa.

g) La Empresa proporcionará al Piloto que así lo solicite, la documentación que le sea requerida por el Instituto Mexicano del Seguro Social, para que el Piloto pueda llevar a cabo los trámites necesarios para su cambio de clínica en el caso de cambio de domicilio dentro de cualquier entidad de la República Mexicana. En caso de cambio de clínica fuera del Área Metropolitana de la Cd. de México será responsabilidad del Piloto en cuestión, el cobro de sus incapacidades ante el IMSS debido a la imposibilidad de la Empresa del cobro de las mismas.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 77. DESPENSA.- La Empresa pagará a los Pilotos a su servicio contratados antes del 13 de diciembre del 2010 los siguientes conceptos:

a) DESPENSA.- El importe correspondiente al salario mínimo general vigente en la Ciudad de México elevado al mes.

b) FOMENTO TIENDA SINDICAL.- El importe que resulte de restar el monto del inciso anterior a la cantidad de $4,488.52 (cuatro mil cuatrocientos ochenta y ocho 52/100 M.N.). La cantidad que resulte menos los impuestos correspondientes será entregada directamente a A.S.P.A. para el Fomento de la Tienda Sindical.

c) La cantidad resultante de la suma de los incisos a) y b) $4,488.52 (cuatro mil cuatrocientos ochenta y ocho 52/100 M.N.), se modificará semestralmente de acuerdo al índice de precios y alimentos que al efecto señale el Banco de México considerando los 6 (seis) meses anteriores al penúltimo mes en que sean revisados

estos gastos. Pagándose el excedente de un salario mínimo mensual vigente en la Ciudad de México, en el concepto de Fomento Tienda Sindical.

d) AYUDA DE TRANSPORTE.- La Empresa pagará mensualmente a cada uno de los pilotos a su servicio con antigüedad reconocida de 12 (doce) años o más, la cantidad equivalente a 50 litros de gasolina “Premium” o similar bajo las siguientes reglas:

1. El último día de noviembre se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de enero del siguiente año.

2. El último día de mayo se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de julio del mismo año.

El monto se entregará en vales de gasolina o por medio de tarjeta electrónica en la segunda catorcena de cada mes, este beneficio aplicará únicamente a pilotos activos.

TRANSITORIO.- Derivado de los tiempos que se requieren para la implementación de lo establecido en el inciso d) del presente artículo, las partes acuerdan que la ayuda de transporte será efectiva a partir de la segunda catorcena del mes de mayo de 2020.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 133.

ARTÍCULO 78. APORTACIÓN EMPRESA PARA GASTOS DE OBJETIVO SOCIAL.-
Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010.

a) La Empresa entregará a A.S.P.A. para servicio de previsión social a los Pilotos Jubilados, la proporción que corresponda al 17% del monto del inciso a) del Artículo 77.

b) La Empresa entregará directamente a A.S.P.A. de México la cantidad equivalente al 3.89% del total de la suma de la porción tabulada del Salario de sus Pilotos, mismo que será aplicado en los planes sociales de Salud para los Pilotos de la Empresa agremiados.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 134.

ARTÍCULO 79. FONDO DE AHORRO.- La Empresa constituirá un Fondo de Ahorro en beneficio de sus Pilotos, de acuerdo a las siguientes bases:

a) La Empresa descontará a los Pilotos a su servicio la aportación al Fondo de Ahorro equivalente al 13% de la porción del salario tabular que no exceda de 10 (diez) veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal elevado al mes.

b) La Empresa aportará para el Fondo de Ahorro de cada Piloto una cantidad equivalente al 13% de la porción del salario tabular que no exceda de 10 (diez) veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal elevado al mes.

c) El Fondo de Ahorro así constituido, se invertirá en los términos que establece el reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, otorgando préstamos hasta por un máximo del 90% de las aportaciones efectuadas por la Empresa y por los Pilotos.

d) Para la obtención de dichos préstamos es necesario que el Piloto requisite y entregue la solicitud que para estos efectos elabore la Empresa.

La entrega de las cantidades solicitadas como préstamo serán entregadas catorcenalmente en la nómina correspondiente.

e) Las cantidades resultantes de las aportaciones de la Empresa y de los Pilotos, así como los rendimientos obtenidos por su inversión serán entregadas a los Pilotos en la primera catorcena del mes de diciembre de cada año.

Los préstamos otorgados deberán ser liquidados por los Pilotos al Fondo de Ahorro, a más tardar la primera catorcena del mes de diciembre de cada año.

ARTÍCULO 80. BONO DE PRODUCTIVIDAD.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, la Empresa se compromete anualmente a pagar un Bono de Productividad distribuido de la siguiente manera:

PRIMERA PARTE: PAGO MENSUAL

Se pagará mensualmente el equivalente a 1 (un) día de salario tabular a todos los Pilotos que no se incapaciten o ausenten durante el transcurso de un mes calendario.

SEGUNDA PÁRTE: PAGO ANUAL

Se pagará un mes de salario tabular a cada Piloto, multiplicado por el factor 1.0158 (uno punto cero ciento cincuenta y ocho) en el mes de febrero del año inmediato posterior.

Quedan fuera de este pago anual:

1. Los Pilotos que sean dictaminados con una sanción consistente en, por lo menos, un día de suspensión de labores o más, dictaminados por la Empresa y/o A.S.P.A.

2. Los Pilotos que incurran en ausencias injustificadas.

3. Los Pilotos a quien se les haya otorgado permisos sin goce de sueldo por uno o más días.

El monto total efectivamente pagado en el año (Pago Real) considerando la Primera Parte: Pago Mensual y la Segunda Parte: Pago Anual, no podrá ser menor a un pago mínimo que será el monto que resulte de considerar 1.15 (uno punto quince) veces del salario tabular mensual de toda la planta de Pilotos que se encuentren activos al 31 de diciembre de cada año y con asistencia perfecta, o la parte proporcional laborada durante su último año de servicio previo a la jubilación. Aplicable para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010 y que se encuentren activos al 31 de diciembre de cada año.

En caso de resultar mayor el monto del Pago Mínimo sobre el Pago Real, la diferencia entre ambos montos (remanente) se repartirá en partes iguales entre los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010 que se encuentren activos al 31 de diciembre de cada año y con asistencia perfecta, o la parte proporcional laborada durante su último año de servicio previo a la jubilación habiendo cumplido con la asistencia perfecta.

Para mayor claridad, se establece que quedan excluidos, sólo del pago del Remanente, los Pilotos que se hayan ausentado por cualquiera de las siguientes causas: incapacidad, ausencia injustificada, permiso sin goce de sueldo o sanción.

ARTÍCULO 81. SALARIOS FACTOR.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, los salarios serán determinados según el orden escalafonario de acuerdo al número de equipos que se tengan en cada categoría, considerándose como mínimo para este efecto 5.5 Capitanes y 5.3 Copilotos por avión, pagándose el número real si es superior. Este Artículo no aplicará para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

CAPÍTULO V

VACACIONES, PERMISOS, PASES Y DESCUENTOS

ARTÍCULO 82. VACACIONES ANUALES, DURACIÓN.- Los Pilotos con antigüedad contractualmente reconocida de un año, disfrutarán de un período de vacaciones con duración de 30 (treinta) días, a partir del primer año de antigüedad de Piloto. A solicitud del Piloto podrán dividirse los 30 (treinta) días de vacaciones hasta en 3 (tres) períodos en meses distintos. Pudiendo ser en un período de 30 días, dos períodos de 15 días o tres períodos de 10 días.

El período de vacaciones se aumentará en un día más por cada año y el período máximo no excederá de 60 (sesenta) días. Los días que excedan de los 30 al año, forman parte de los días de descanso mensual, según lo establecido en el artículo 45 del presente CCT.

Los días de descanso mensual correspondientes se asignarán en fecha inmediata anterior o posterior a las vacaciones programadas.

Un Piloto en el desempeño de un puesto directivo en A.S.P.A., podrá dividir su período de vacaciones tantas veces como sea necesario para el desempeño de sus funciones, dando aviso a la Empresa con un mínimo de 20 (veinte) días antes de la fecha de su iniciación.

Durante los últimos 12 (doce) meses previos a la fecha de su jubilación, el Piloto podrá optar por laborar en su totalidad o parcialmente los últimos sesenta días de vacaciones a que tenga derecho, recibiendo la remuneración correspondiente, la Empresa informará a A.S.P.A.

ARTÍCULO 83. VACACIONES, AJUSTES.- Las vacaciones se reducirán proporcionalmente de acuerdo con el número de días de permisos sin goce de sueldo, los ajustes respectivos se harán al autorizarse cada período de acuerdo a los días laborados.

ARTÍCULO 84. VACACIONES, ROL.- El rol de vacaciones correspondiente al año siguiente, lo publicará y notificará la Empresa a los Pilotos y a A.S.P.A. en el mes de noviembre.

El número escalafonario del Piloto se utilizará como factor para determinar la fecha en que se inicie el período de vacaciones, de tal modo que en el año calendario se determine dicho período. Los cambios que por necesidades del servicio o por comisiones sindicales se convengan, serán notificados a los Pilotos afectados y a A.S.P.A. con anticipación no menor de 30 (treinta) días y por una sola vez.

Si en el momento que se notifique el cambio de vacaciones, el Piloto tiene prueba fehaciente de haber contratado y pagado servicios vacacionales previos a la notificación de cambio por parte de la empresa, éstas no podrán ser modificadas. Si por necesidades de la empresa no se pudieran otorgar en las fechas asignadas originalmente, ésta se obliga a cubrir la totalidad de los gastos demostrados por el Piloto y familiares de primer grado. Este reembolso será efectuado en base a la cancelación de los servicios previamente contratados por el Piloto y/o sus familiares de primer grado en un plazo no mayor a 15 días hábiles.

Cualquier otro cambio, será motivo de convenio previo con A.S.P.A.

Las vacaciones podrán ser interrumpidas en caso de adiestramiento para ascenso o promoción, previa conformidad del Piloto afectado.

En el caso de quedar periodos de vacaciones vacantes de los Pilotos con menor número escalafonario en cada equipo, los Pilotos del equipo correspondiente podrán solicitar se les asignen dichos periodos por estricto orden escalafonario.

ARTÍCULO 85. PERMISOS A PILOTOS.-

a) CON GOCE DE SUELDO

1. PERMISOS SINDICALES.- La Empresa concederá a Directivos de A.S.P.A. para el desempeño de comisiones sindicales previa solicitud, permiso con goce de sueldo hasta por 15 (quince) días al mes por cada 20 (veinte) plazas o fracción. Ese máximo se computará sumando los días de permiso que se conceden a cada uno de los Directivos. Con independencia del párrafo anterior, la Empresa concederá permiso a 2 (dos) Pilotos por 30 (treinta) días para la preparación y negociación de la revisión contractual.

2. PERMISOS ESPECIALES.- La Empresa concederá a los Pilotos permisos con goce de sueldo hasta por 5 (cinco) días, por nacimiento de hijos y 7 (siete) días por enfermedades graves y/o fallecimiento de familiares de primer grado y/o cónyuge, 3 (tres) días,1 (uno) otorgado por la Empresa, y 2 (dos) a cuenta de vacaciones en caso de padres políticos y abuelos. En coordinación con la Jefatura de Pilotos y a solicitud del Piloto podrán iniciarse dentro de los 10 (diez) días posteriores al evento.

   Para estos efectos los hermanos se considerarán familiares de primer grado.

3. PERMISOS JUDICIALES.- La Empresa concederá a los Pilotos hasta por 7 (siete) días de permiso con goce de sueldo para atender sus asuntos judiciales, siempre que éstos justifiquen que los mismos requieran su presencia. En adición, se otorgará permiso hasta por 30 (treinta) días sin goce de sueldo.

4. PERMISOS RELATIVOS SERVICIOS.- La Empresa concederá a los Pilotos, permiso con goce de sueldo, para asistir a diligencias judiciales o administrativas que deriven o se relacionen del servicio, o de las relaciones laborales, sin afectar el período de vacaciones, y siempre que justifiquen que su presencia es exigida.

5. PERMISOS A CUENTA DE VACACIONES.- Previa solicitud del Piloto y por conducto de A.S.P.A. la Empresa podrá conceder permisos a cuenta de vacaciones de 1 (uno) a 30 (treinta) días por año calendario, sin que sean acumulables, para

atender asuntos personales, siempre y cuando esto no implique cancelación de vuelos de ruta.

La Empresa concederá permisos a cuenta de vacaciones a dos Pilotos al mes, por cada equipo y categoría del mismo, este permiso no podrá exceder de 2 (dos) días.

La solicitud deberá entregarse a la Jefatura de Pilotos con una anticipación de por lo menos 10 (diez) días del mes previo a programar el permiso.

El otorgamiento de estos permisos no procederá en los meses de julio, agosto y diciembre de cada año.

b) SIN GOCE DE SUELDO

1. PERMISOS JUDICIALES.- En adición al permiso judicial del inciso a), se otorgará permiso hasta por 30 (treinta) días sin goce de sueldo.

2. PERMISOS OTROS.- La Empresa concederá permisos sin goce de sueldo hasta por 60 (sesenta) días al año por Piloto, a no más de 4 (cuatro) Pilotos al año y no más de 2 (dos) Pilotos por Categoría. La solicitud será tramitada por A.S.P.A. con 30 (treinta) días de antelación, previa solicitud del Piloto.

ARTÍCULO 86. PASES Y DESCUENTOS, TRÁMITE.- La Empresa se obliga a proporcionar a cada Piloto a través de la Jefatura de Pilotos a más tardar el día 20 de diciembre del año anterior a ser utilizados, un talonario de formas que contenga un número igual a cada uno de los boletos (pases y SUBLOS) a que tenga derecho el Piloto durante el año a disfrutar, y que podrán ser canjeados por boletos o su equivalente, en cualquier Oficina de Boletos de la Empresa, mediante identificación y firma del Piloto o de la persona que éste designe por escrito para este fin ante la Empresa.

Con la implementación del procedimiento electrónico para el trámite de pases y descuentos se dejará de proporcionar el talonario de formas señalado en el párrafo anterior y dejará de aplicar el inciso a) del presente artículo. Para tales efectos se emitirá el procedimiento correspondiente.

a) Los pases y descuentos previstos en este Capítulo se tramitarán por conducto de la Empresa o, en su caso, directamente por el propio Piloto en cualquier Oficina de Boletos de la Empresa, tanto de la República Mexicana como en el Extranjero, a la presentación de la credencial de identificación expedida por la Empresa.

El uso de la credencial de referencia será de la responsabilidad del Piloto, y servirá para tramitar la expedición de boletos válidos únicamente en las rutas que opera la

Empresa. En caso de extravío destrucción o vencimiento de dicha credencial, el interesado deberá comunicarlo de inmediato a la Empresa.

El canje de los boletos deberá efectuarlo personalmente el Piloto o la persona designada por éste, presentando la credencial de la Empresa o una identificación oficial y la forma indicada para este fin.

En el caso de boletos con derecho a reservación y/o pre-asignación de asientos, se podrá llevar a cabo este trámite en cualquier oficina de boletos de la Empresa y en cualquier asiento disponible en el avión que no sea de primera clase o equivalente.

Cualquier mal uso del talonario, será responsabilidad del titular del mismo y estará sujeto a las sanciones que se establecen en el Reglamento Interior de Trabajo y la Ley Federal de Trabajo.

En caso de pérdida del talonario, se estará sujeto al procedimiento que para tal fin se establezca entre la Empresa y ASPA, el cual deberá estar elaborado y aprobado antes del 30 de noviembre del 2006.

b) La Empresa, mediante solicitud del Piloto, proporcionará carta solicitud o de presentación para la obtención de pases o el máximo descuento posible para la Empresa que éste solicite.

c) Los pases y/o descuentos a que se refiere este Capítulo, podrán ser usados conforme a la asignación del Piloto dentro de cualquiera de las rutas de la Empresa, pudiendo escalar durante el trayecto; así como regresar al origen desde una estación diferente.

Los cupones de un boleto podrán utilizarse indistintamente en su orden, siempre que estén vigentes.

d) Los pases y/o descuentos a que se refiere este Capítulo, podrán ser intercambiados entre el Piloto y sus familiares que tengan derecho.

TRANSITORIO.- REDACCIÓN TRANSPARENCIA EN PASES Y DESCUENTOS. Empresa y Sindicato en un plazo máximo de 30 días contados a partir de la firma del presente convenio procederán a revisar el procedimiento que brinde transparencia al uso de pases y descuentos sujetos a espacio, a fin de acordar lo conducente para mejorar este procedimiento.

ARTÍCULO 87. PASES ANUALES.- La Empresa venderá anualmente a $1.00 M.N. (Un peso 00/100 M.N.) a los Pilotos con 1 (un) año de antigüedad pases no sujetos a espacio, de acuerdo a lo siguiente:

a) 1 (un) pase continental sin estar sujeto a embargo.

b) 1 (un) pase a cualquier destino sin estar sujeto a embargo, excepto la ruta de Europa.

c) 1 (un) pase cada 3 (tres) años a cualquier destino a Pilotos con antigüedad de 10 (diez) o más años cumplidos, sin estar sujeto a embargo, excepto la ruta de Europa, cuya utilización deberá ser durante el periodo de 3 (tres) años.

Las prerrogativas señaladas en los incisos anteriores serán extensivas al cónyuge e hijos del Piloto hasta de 25 años inclusive.

En el caso del Piloto soltero, esta prestación se hará extensiva a los padres.

Se podrá sustituir al Piloto, cónyuge e hijos por los padres del mismo, Sobrinos, Hermanos, Yernos, Nueras y Suegros previamente registrados.

Estos pases se utilizarán en clase turista o equivalente.

Los Pilotos al servicio de la Empresa con edades de 50 (cincuenta) años o mayores, recuperarán el número de pases que generaron cuando la edad de sus hijos era igual o menor a 25 años inclusive. Estos pases serán intercambiables entre el Piloto, cónyuge, hijos o nietos previamente registrados en la Empresa, no serán acumulables.

Los pases y/o descuentos con espacio positivo y reservación confirmada tendrán el mismo trato que cualquier boleto de paga con tarifa completa que venda la Empresa a sus pasajeros. Sin restricción de clase excepto Premier o equivalente.

Los embargos no aplicarán de manera alguna, cuando el Piloto se encuentre disfrutando de su periodo vacacional.

Los pases anuales se podrán utilizar en cualquier ruta de Grupo Aeroméxico.

ARTÍCULO 88. DESCUENTOS PASAJES. - La Empresa venderá anualmente a los Pilotos, siendo esta prerrogativa extensiva en los términos siguientes:

a) 90% de descuento de la tarifa más baja publicada por cualquier medio al momento de la emisión sujeto a espacio, sin embargo.

1. Ilimitados para cónyuge e hijos del Piloto menores de 25 años.

2. 12 (doce) para hijos del Piloto mayores de 25 años, hermanos, sobrinos, yernos, nueras, nietos y suegros, previamente registrados.

3. 8 (ocho) para padres del Piloto.

En los descuentos en pasajes del 90% de descuento sujeto a espacio, se podrán utilizar en el Grupo Aeroméxico.

b) 50% de descuento de la tarifa más baja publicada por cualquier medio al momento de la emisión no sujeto a espacio.

1. Ilimitados sin embargo para padres, cónyuge e hijos del Piloto menores de 25 años, pudiéndose utilizar en cualquier clase.

2. 12 (doce) con embargo para ser utilizados por hijos del Piloto mayores de 25 años, hermanos, sobrinos, yernos, nueras y nietos, pudiéndose utilizar en cualquier clase.

Quien utilice la clase Premier en tramos internacionales tendrá derecho al uso del Salón VIP.

Los pases y/o descuentos con espacio positivo y reservación confirmada tendrán el mismo trato que cualquier boleto de paga con tarifa completa que venda la Empresa a sus pasajeros.

ARTÍCULO 89. PASES SINDICALES. - La Empresa concederá pases no sujetos a espacio para los Directivos de A.S.P.A. o a sus Asesores, designados por escrito por el Secretario General, para el desempeño de comisiones sindicales.

ARTÍCULO 90. PASES Y DESCUENTOS PILOTOS JUBILADOS E INCAPACITADOS.- La Empresa venderá al Piloto Jubilado e Incapacitado, así como a su cónyuge:

a) A $1.00 M.N. (Un peso 00/100 M.N.) un pase anual no sujeto a espacio en cualquiera de sus rutas.

b) A $1.00 M.N. (Un peso 00/100 M.N.) un pase anual no sujeto a espacio aplicando las fechas de embargo iguales al Piloto en activo, en cualquiera de sus rutas.

c) Así como 4 (cuatro) descuentos anuales, y 2 (dos) sublos.

1. 2 (dos) del 50% con espacio positivo de la tarifa más baja publicada por cualquier medio al momento de la emisión sujetos a embargo. Intercambiables por sublos a solicitud del Piloto.

2. 2 (dos) del 90% sujeto a espacio, no sujetos a embargo.

3. 2 (dos) boletos sublos sujetos a espacio, en cualquiera de sus rutas, no sujetos a embargo**.**

Para cada uno de ellos.

En relación con los pases y descuentos para los Pilotos Incapacitados, surtirá efecto esta prestación para los Pilotos que se incapaciten a partir del 1º de octubre de 1992, no siendo retroactiva la misma.

Todos estos pases y descuentos podrán ser intercambiables entre el Piloto y su cónyuge e hijos **o nietos** del Piloto registrados ante la Empresa.

En caso de fallecimiento del cónyuge, el pase, descuentos y sublos generados por éste, podrán ser transferidos al Piloto o hijos del Piloto registrados ante la Empresa.

ARTÍCULO 91. PASES Y DESCUENTOS PAGO.- La Empresa recibirá como pago del costo de los boletos que emita, efectivo, cheque personal del Piloto o tarjeta de crédito bancaria. Para los descuentos a que se refiere este Capítulo se aplicarán las tarifas más bajas publicadas anualmente.

El pago podrá hacerse mediante cuatro descuentos catorcenales vía nómina a solicitud por escrito del Piloto (a partir del 20 de diciembre).

ARTÍCULO 92. PILOTOS UNIFORMADOS VIAJANDO EN CABINA.- Los Pilotos que laboren en las Empresas que al 30 de septiembre del 2008 tengan Contratación Colectiva con ASPA, previa autorización del Capitán del vuelo, podrán utilizar los asientos de cabina de Pilotos, para transportarse dentro de la red de rutas de la Empresa, debiendo anotarse este hecho en el manifiesto de carga y balance.

Los Pilotos podrán utilizar los asientos de cabina (clase turista) en las rutas de la República Mexicana y los Estados Unidos, sólo en el caso de que existan asientos disponibles.

Para poder hacer uso de esta facilidad, el o los Pilotos podrán viajar sin uniforme únicamente en asientos disponibles en cabina de pasajeros en rutas nacionales de acuerdo al código de vestimenta especificado en el RIT. En rutas internacionales se deberá viajar portando el uniforme reglamentario.

Ambas partes se comprometen a revisar las alertas en vigor correspondientes periódicamente.

TRANSITORIO TVC.- Las partes establecerán de común acuerdo el procedimiento TVC con asiento en cabina turista garantizado para pilotos residentes fuera de la zona metropolitana que se concentren a cubrir una asignación de servicio o concluyendo un servicio se trasladen a su domicilio de residencia, acotado a la estación de residencia que el piloto acredite y respetando un tiempo mínimo de 12 horas para presentar solicitud. Se considerará el transporte a pilotos elegibles de Aeromar única y exclusivamente para la ruta de su residencia (previamente acreditada) y bajo la modalidad de sujeto a espacio y en cabina turista, los cuales deberán apegarse al procedimiento establecido de común acuerdo por las partes para tales efectos.

TRANSITORIO SEGUNDO.- Las partes acuerdan llevar a cabo mesas de trabajo con las áreas de seguridad aérea, Dirección de Operaciones y ASPA de México a efecto de revisar y acordar un nuevo procedimiento del uso del TVC.

ARTÍCULO 93. PASES, CAMBIO DE RESIDENCIA.- En caso de que se convenga el establecimiento de bases fuera de la Ciudad de México, los Pilotos que sean cambiados de base de residencia tendrán derecho a que la Empresa les expida pase para trasladarse a la nueva base, a favor del Piloto, cónyuge e hijos.

> **NOTA**: Todos los pases y descuentos a que hace referencia este Capítulo no serán indemnizables, ni formarán parte del salario.

ARTÍCULO 94. DESCUENTOS INTERLINEALES.- La Empresa boletinará a cada uno de los Pilotos la lista de las Aerolíneas con las cuales existe Convenio de descuentos interlineales con la Empresa, y su actualización.
Se aplicará el Convenio ZED, lo anterior incluye a Pilotos jubilados e incapacitados, siempre y cuando lo autorice y esté pactado con la línea aérea correspondiente.

ARTÍCULO 95. SUBLOS.- La Empresa otorgará al Piloto 12 (doce) boletos sublos, en cualquier ruta de la misma, pudiendo ser utilizados por el cónyuge e hijos del Piloto hasta 25 años.

Estos boletos podrán ser transferibles a quien el Piloto designe, previo registro anual (que se cierra los 31 de enero de cada año) ante la Empresa, en cualquier ruta de la misma, exceptuando la ruta transcontinental, en cuyo caso se limita a 6 (seis) SUBLOS.

El costo de estos boletos será:

- Nacionales: $220.00 M.N. (DOSCIENTOS VEINTE PESOS)
- Internacionales: $35.00 USD (TREINTA Y CINCO DÓLARES AMERICANOS)

En ambos casos se pagarán los impuestos correspondientes.

> **NOTA**. - Ambas partes, están de acuerdo en establecer el procedimiento de otorgar el pase de abordar (especulando última hora) en el caso de los pases y/o descuentos sujetos a espacio, para que inicie su vigencia el 01 de noviembre de 1998. Entendiendo por pase "especulando última hora" al documento que entrega el personal de Tráfico en los diversos aeropuertos de la red de rutas de la Empresa para que el Piloto pueda estar en espera de que se le autorice el abordaje y se le asigne un asiento, después de identificar la disponibilidad de espacio para ser disfrutado como prestación laboral. Este derecho tendrá que ejercerse por el portador del boleto.

CAPÍTULO VI

RIESGOS, PREVENCIONES GENERALES Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

ARTÍCULO 96. TRASLADO DE FAMILIARES.- En caso de accidente o enfermedad grave que impida al Piloto en servicio, trasladarse a su base de residencia, la Empresa proporcionará a su cónyuge y a un acompañante, pasaje gratuito de ida y vuelta, no sujeto a espacio, hasta el lugar donde se encuentre el Piloto, así como alojamiento y alimento conforme a la Tabla del Apéndice 3, por el tiempo necesario para reintegrar al Piloto a su base.

ARTÍCULO 97. TRASLADO DE CADÁVERES.- En caso de muerte el Piloto fuera de la base de residencia, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver del Piloto hasta el lugar de su contratación o base de residencia, o lugar que designen los familiares de primer grado.

ARTÍCULO 98. INCAPACIDAD ORDINARIA.- La Empresa cubrirá a los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en los casos de enfermedades generales los 3 (tres) primeros días que no paga el Instituto Mexicano del Seguro Social.

La Empresa está conforme en cubrir a partir del cuarto día de incapacidad por enfermedad general, la diferencia entre el subsidio que entrega el I.M.S.S. y el salario registrado ante el propio Instituto hasta por un término máximo contemplado en el Artículo 76. Al acumularse este término terminará la obligación de la Empresa, quedando a cargo del I.M.S.S. el pago que corresponda.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 136.

ARTÍCULO 99. SEGURO DE ENFERMEDADES GENERALES Y RIESGOS.- **Para los pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010**, cuando la enfermedad o riesgo de trabajo, origine incapacidad permanente parcial o total al piloto para el ejercicio de su profesión y sea causa para que el estado le retire o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y sea causa para que el Instituto Mexicano del Seguro Social, le dictamine estado de invalidez, la Empresa indemnizará al Piloto.

El importe de la indemnización consistirá en 1,095 (un mil noventa y cinco) días del salario ordinario que percibe el piloto conforme lo establece el artículo 59 del presente Contrato Colectivo de Trabajo. En el entendido de que la indemnización aplicará a las incapacidades parciales permanentes o incapacidades totales permanentes así calificadas por el Instituto Mexicano del Seguro Social, a través de un dictamen con carácter de definitivo y que deriven de una enfermedad general o profesional o riesgo de trabajo. Dicha indemnización también aplicará en el caso de muerte del piloto cuando ésta suceda; a).- Durante un servicio de vuelo y/o pernocta, b).- Durante un Adiestramiento teórico o práctico, incluyendo y extendiendo su aplicación a los traslados entre su domicilio registrado ante el Seguro Social y el aeropuerto y viceversa, así como los servicios de reserva y los servicios de adiestramiento teórico en

México y en cualquier instalación de la empresa o que se designe de manera temporal por la misma.

La aplicación de este pago es independiente de las prestaciones que corresponda cubrir el Instituto Mexicano del Seguro Social, y de los seguros e importes previstos en el artículo 101, artículo 102 y/o artículo 103, en su caso y de cualquier otro beneficio que derive de la contratación.

Para efectos de este artículo, se consideran como riesgos y enfermedades profesionales las marcadas en la Ley Federal del Trabajo, Ley del Seguro Social, La Ley de Aviación Civil y sus Reglamentos y demás leyes y reglamentos aplicables y en todos los casos se tomará como base 1,095 (un mil noventa y cinco) días del salario ordinario del piloto para su cuantificación en términos del artículo 59 del presente Contrato Colectivo.

El período máximo de reclamación es de dos años a partir de la fecha de elaboración del dictamen de invalidez ST-4 emitido por el IMSS.

Este artículo no aplica para pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 137.

ARTÍCULO 100. GASTOS DE INHUMACIÓN.- La Empresa cubrirá a los beneficiarios el importe de 2 (dos) meses de salario ordinario para los gastos de inhumación.

ARTÍCULO 101. SEGURO DE VIDA GRUPO.- Independientemente de lo previsto en este Capítulo, la Empresa contratará un seguro de grupo en beneficio de cada uno de los pilotos equivalente a 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario en caso de muerte. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

Para la contratación de la póliza correspondiente a este seguro de grupo, tanto la empresa como el sindicato se pondrán de acuerdo en las condiciones contenidas en la referida póliza.

De la misma manera, ambas partes se pondrán de acuerdo, por lo que respecta a las condiciones de la póliza, cada vez que ésta deba ser renovada o cuando se pretenda llevar a cabo cualquier modificación a los términos y condiciones de la misma. En el caso de que, derivado del incumplimiento por parte de la empresa a las obligaciones de ***(i)*** pago de la prima de la póliza o renovación de la misma así como ***(ii)*** realizar alguna modificación a las condiciones de la póliza en forma unilateral por parte de la empresa, y que con motivo de dichas causas no se cubriera por parte de la Compañía Aseguradora el mencionado pago de 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario, en caso de muerte del piloto, la empresa cubrirá el pago antes mencionado.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 101 BIS.

ARTÍCULO 101 BIS. SEGURO DE VIDA GRUPO PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010.- Independientemente de lo previsto en este Capítulo, la Empresa contratará un seguro de grupo en beneficio de cada uno de los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, equivalente a 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario mensual del presente contrato, en caso de muerte. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

En el caso de muerte del piloto, cuando ésta suceda durante un servicio de vuelo y/o pernocta o durante un adiestramiento incluyendo los traslados entre su domicilio registrado ante el Seguro Social y el aeropuerto y viceversa, así como los servicios de reserva y los servicios de adiestramiento teórico en México y en cualquier instalación de la empresa o que se designe de manera temporal por la misma, quedará sin efectos el pago establecido en el párrafo anterior y en su lugar, la empresa se obliga a contratar un seguro en beneficio de los pilotos equivalente a a 65 (sesenta y cinco) meses de la porción tabulada del salario mensual del presente contrato.

El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la empresa. Para la contratación de la póliza correspondiente a este seguro de grupo, tanto la Empresa como el Sindicato se pondrán de acuerdo en las condiciones contenidas en la referida póliza.

De la misma manera, ambas partes se pondrán de acuerdo, por lo que respecta a las condiciones de la póliza, cada vez que ésta deba ser renovada o cuando se pretenda llevar a cabo cualquier modificación a los términos y condiciones de la misma.

En el caso de que, derivado del incumplimiento por parte de la empresa a las obligaciones de ***(i)*** pago de la prima de la póliza o renovación de la misma así como ***(ii)*** realizar alguna modificación a las condiciones de la póliza en forma unilateral por parte de la empresa, y que con motivo de dichas causas no se cubriera por parte de la Compañía Aseguradora el mencionado pago de 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario, en caso de muerte del piloto, la empresa cubrirá el pago antes mencionado.

Este artículo no aplica para pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010.

> **TRANSITORIO. -** En virtud de que los seguros de grupo previstos en los Artículos 101 y 101 BIS, ya se encuentran contratados a la fecha de este convenio, los términos de su renovación y establecimiento de condiciones pactadas se llevarán a cabo a partir del vencimiento y renovación de las pólizas actualmente en vigor. Y por ello LA EMPRESA entregará a la ratificación y firma un ejemplar de las pólizas existentes al SINDICATO.

ARTÍCULO 102. SEGURO DE CANCELACIÓN DE LICENCIA POR CAUSAS MÉDICAS.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en caso de incapacidad física, mental o inhabilidad manifiesta del Piloto para el ejercicio de su profesión que provenga o no de un riesgo profesional y sea causa para que el Estado le retire, cancele o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y/o sea causa para que el I.M.S.S. le

dictamine estado de invalidez, la Empresa tomará un seguro de grupo equivalente a 25 meses de salario tabular, en beneficio de cada uno de los Pilotos. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

En caso de que el I.M.S.S. dictamine invalidez al Piloto antes de que el Estado le cancele definitivamente la licencia, el pago del seguro que establece este Artículo, por tal causa, será liquidado hasta la cancelación de la misma tomando como base el salario que devengaba a la fecha en que se le haya otorgado la indemnización que se menciona en el Artículo 99.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 138.

ARTÍCULO 103. SEGURO PARA VUELO DE PRUEBA, CONCENTRACIÓN, COMPROBACIÓN O ADIESTRAMIENTO.- La cobertura del seguro de cada Piloto será igual al doble de lo previsto en los Artículos 99, 101 o 102 de este Contrato, según corresponda: igualmente aplicará por incapacidad permanente o muerte por terrorismo, sabotaje, riesgo de guerra y/o cualquier acto que ponga en riesgo la integridad física del tripulante. Asimismo, amparará a los Pilotos de la Empresa cuando actúen como miembros de la Comisión Técnica de A.S.P.A. en vuelos de Adiestramiento, así como a los miembros de la Comisión Investigadora de Accidentes en el desarrollo de sus funciones.

ARTÍCULO 104. SEGURO DE PASAJERO.- Cuando el Piloto, su cónyuge y/o sus familiares viajen al amparo de pases y/o descuentos contractuales, o boletos sujetos a espacio en aviones de la Empresa como pasajeros, se deberán aplicar la totalidad de las condiciones de transporte IATA, así como lo contemplado en el Convenio de Varsovia y los Protocolos que lo modifican aprobados por el Estado Mexicano y lo dispuesto en las Leyes y Reglamentos aplicables.

ARTÍCULO 105. SERVICIO MÉDICO.- Con el fin de realizar la selección médica y aplicar las medidas para mantener la salud de las tripulaciones, contribuyendo con ello a incrementar y optimizar la productividad de las mismas, la Empresa mantendrá un servicio médico formado por especialistas en medicina de aviación, para la atención prioritaria de las necesidades del personal de vuelo, asimismo deberá efectuar visitas domiciliarias en la base de residencia, previa cita y/o a solicitud del Piloto.

El servicio médico de la empresa estará facultado para expedir licencia médica (que justifique la ausencia) de hasta 3 (tres) días. Cuando la incapacidad amerite más de 3 (tres) días, el servicio médico de la empresa otorgará la licencia Médica por 3 (tres) días y el piloto deberá dirigirse al IMSS para su valoración médica y tramitar la incapacidad correspondiente.

La Empresa y A.S.P.A. mantendrán coordinación constante para lograr el desarrollo de los programas y proyectos que este departamento proponga.

ARTÍCULO 106. REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO.- El Reglamento Interior de Trabajo deberá ajustarse a las prescripciones de este Contrato Colectivo y de la Ley. Este

Reglamento, se encuentra contenido dentro del Manual de Operaciones de Vuelo, en su sección de generalidades.

Se nombrará una Comisión Mixta formada por Representantes de A.S.P.A., Representantes de la Empresa y un tercero nombrado por las partes para que elaboren, modifiquen o actualicen la Sección del Manual de Operaciones que se cita en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 107. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES O INCIDENTES.-

a) La Empresa dará amplias facilidades para que los investigadores encargados por A.S.P.A. de la investigación de accidentes o incidentes, puedan desempeñar su cometido con eficiencia.

b) Cuando la Empresa tenga conocimiento de un accidente o incidente ocurrido a uno de sus aviones, deberá notificar a A.S.P.A. a la brevedad posible.

Para efectos de los incisos a) y b) los incidentes que se considerarán serán únicamente aquellos en donde se vea involucrado directamente alguno de los Pilotos de la Empresa.

c) El Piloto investigador, en caso de encontrarse fuera, será inmediatamente regresado a su base y/o trasladado al lugar de los hechos.

d) El Piloto investigador, gozará de permiso sindical con independencia de los estipulados en el Capítulo V, durante todo el tiempo que se requiera su presencia en la investigación. También tendrá derecho a libre transportación en las rutas de la Empresa, así como a los gastos de alimentos, hotel y transportación que se generen, en relación con la investigación.

e) La Empresa dará facilidades a los investigadores para cumplir su cometido dándoles acceso a los archivos, talleres, laboratorios, etc. y expidiendo las copias de los documentos que éstos soliciten.

f) La Empresa no interrogará a los Pilotos involucrados antes de que hayan transcurrido 72 horas y esté presente un Delegado de A.S.P.A., cualquier declaración no podrá ser usada contra el Piloto.

g) La Empresa considerará recomendaciones que formulen los investigadores de accidentes de A.S.P.A. en su informe final.

h) Con el propósito de contar con personal capacitado por parte de A.S.P.A., la Empresa proporcionará anualmente el costo y los gastos a un Piloto para recibir un curso de investigación de accidentes por cada trescientos Pilotos o fracción, en la Institución Educativa y en los términos que convengan las partes.

ARTÍCULO 108. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.- Con el propósito de lograr sistemas de estudio y capacitación que permitan mantener un alto índice de seguridad industrial, Empresa y A.S.P.A. en coordinación, estructurarán los planes de estudio respectivos.

La Empresa otorgará becas a los Pilotos para poder cursar los estudios mencionados en el párrafo anterior, brindando las más amplias facilidades para ello.

> **TRANSITORIO ASSESSMENT DE CULTURA DE SEGURIDAD.-** Las partes se comprometen a implementar las recomendaciones derivadas del assessment de cultura de seguridad, salvo que contravenga el Contrato Colectivo de Trabajo en cuyo caso las partes se pondrán de acuerdo**.**

ARTÍCULO 109. INFORME DE INCAPACIDADES.- La Empresa informará mensualmente a A.S.P.A., la relación de Pilotos con reporte de incapacidad así como el estado que guardan cada una de ellas.

ARTÍCULO 110. BONO RECONOCIMIENTO (HOSPEDAJE-ALIMENTACIÓN).- La Empresa otorgará a los Pilotos que tengan relación de trabajo con Aerovías de México S.A. de C.V.,(con excepción de los Pilotos que tengan suspendida por cualquier motivo la relación de trabajo) un beneficio anual consistente en el hospedaje para estos, de 3 (tres) noches en el hotel que elija el Piloto por un monto máximo de 100 USD (cien dólares americanos) por noche o su equivalente en moneda nacional y el equivalente al pago de viáticos para dos personas por 4 (cuatro) días equivalentes a la estación JFK, establecidos en el Apéndice 3 del Contrato Colectivo de Trabajo vigente.

Quedan fuera de este bono de reconocimiento:

1. Los Pilotos que sean dictaminados con una sanción consistente en por lo menos un día de suspensión de labores o más dictaminados por la Empresa y/o A.S.P.A..

2. Los Pilotos que incurran en ausencias injustificadas.

3. Los Pilotos a quien se les haya otorgado permisos sin goce de sueldo por uno o más días.

Este bono se aplicará a los Pilotos que hayan registrado asistencia perfecta el año calendario anterior al que será disfrutado. Dicho bono iniciará su vigencia para efectos de contabilizar la asistencia perfecta a partir del 1 de enero de 2015 e iniciará su disfrute a partir del 1 de enero de 2016.

CAPÍTULO VII

PENSIONES, JUBILACIONES Y RETIROS

ARTÍCULO 111. APORTACIÓN INDIVIDUAL AL FONDO DE LA CAJA DE AHORRO CONTRACTUAL.- La Empresa pagará a los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 a su servicio en forma catorcenal la proporción que corresponda al 8.0% de la porción tabulada de los salarios, y una vez descontados los impuestos correspondientes entregará la cantidad resultante a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, que será destinada para el Fondo de la Caja de Ahorro Contractual, en la forma y términos que establezcan sus Estatutos o Acuerdos de Asamblea General. Mientras no se haya terminado la relación laboral del Piloto, la Empresa continuará efectuando el pago del salario correspondiente. Este artículo no aplicará para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 111 BIS.- APORTACIÓN INDIVIDUAL AL FONDO DE LA CAJA DE AHORRO CONTRACTUAL. La empresa pagará a todos los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010 a su servicio en forma catorcenal la proporción que corresponda al **5% (cinco por ciento)** de la porción tabulada de los salarios, y una vez descontados los impuestos correspondientes entregará la cantidad resultante a la ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO, que será destinada para el Fondo de la Caja de Ahorro Contractual, en la forma y términos que establezcan sus Estatutos o Acuerdos de Asamblea General. Mientras no se haya terminado la relación laboral del Piloto, la Empresa continuará efectuando el pago del salario correspondiente.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

TRANSITORIO.- El incremento anterior se hará de manera gradual, para pasar del porcentaje del 1% (uno por ciento) que actualmente se paga al del 5% (cinco por ciento) que se contempla en el articulado, por lo que el pago de esta prestación se hará de la siguiente manera:

A partir de la fecha de la firma del presente convenio, la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 1% (uno por ciento) para llegar a un total de 2% (dos por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

A partir del 1 de enero de 2021 la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 2% para llegar a un total de 3% (tres por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

A partir del 1 de enero de 2022 la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 3% para llegar a un total de 4% (cuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

A partir del 1 de enero de 2023 la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 4% para llegar a un total de 5% (cinco por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

ARTÍCULO 112. JUBILACIONES A.V.S.A.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, al cumplir el Piloto la edad de 60 (sesenta) años podrá jubilarse y tendrá derecho a recibir una pensión mensual vitalicia cuyo valor presente actuarial en el momento de la jubilación sea equivalente a lo siguiente:

1. **CUANTÍA BÁSICA**.- 23 (veintitrés) meses de salario ordinario que estuviese percibiendo el Piloto al alcanzar el derecho a la jubilación.

2. **CUANTÍA ADICIONAL**.- 20 (veinte) días del salario ordinario por cada año de servicios que el Piloto hubiese prestado a Aerovías de México, en exceso de los primeros 10 años de servicio. Esta cuantía adicional no excederá en ningún caso de 6 meses del salario ordinario correspondiente.

En relación con el proceso de jubilación de los Pilotos, a partir del año 2008, para calcular el tiempo extra del Piloto se tomará como base una garantía de pago por ocho horas de tiempo extra de vuelo mensual (esto incluye la hora de garantía) y ocho horas de tiempo extra de servicio mensual sin importar las horas que haya generado el Piloto en los últimos treinta días. El salario ordinario se compondrá del salario base, las prestaciones establecidas más las compensaciones fijas de la plaza y las compensaciones de monto variable que correspondan al trabajador como retribución por sus labores ordinarias y extraordinarias en los términos del Contrato Colectivo de Trabajo que estén vigentes a partir del año 2008, con excepción del Fondo de Ahorro Empresa y la Despensa.

El Piloto al jubilarse podrá optar por alguna de las siguientes formas de pago, en el entendido de que en todos los casos el valor actuarial correspondiente será el señalado en los incisos anteriores; estas son:

1. Pensión mensual vitalicia con garantía de 120 o de 180 pagos.
2. Pensión mancomunada al 50% o al 75%, con garantía de 120 o de 180 pagos, en el entendido que, a la muerte de cualquiera de los beneficiarios, el sobreviviente recibirá la pensión completa.
3. Pago único.

A partir de la firma del convenio de revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, el piloto podrá elegir libremente alguna de las siguientes modalidades para su retiro:

a) Si el piloto desea continuar laborando con posterioridad a los 60 años de edad deberá hacerlo del conocimiento de la empresa y ASPA, por escrito y por lo menos 24 meses antes de la fecha en que cumpla los 60 años, es decir, cuando cumpla 58 años de edad. En caso de que no se exprese el compromiso en tiempo y forma (24 meses antes y por

escrito) el Piloto no podrá hacerlo con posterioridad y por lo tanto deberá jubilarse al cumplir los 60 años.

b) En el documento en el cual el Piloto exprese su voluntad de continuar laborando, deberá señalar su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63, 64 o el máximo de 65 años. Siempre se deberán expresar años completos no fracciones (p.e. 1.5 años).

Si un Piloto expresó su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63 o 64 años únicamente, podrá ampliar ese periodo (incluso cada año), siempre y cuando lo haga del conocimiento (por escrito) de la Empresa y ASPA, de acuerdo a la siguiente tabla:

EDAD ORIGINALMENTE COMPROMETIDA EN LA CARTA	MOMENTO EN EL QUE EL PILOTO DEBE EXPRESAR SU CONSENTIMIENTO PARA CONTINUAR LABORANDO
61 años	30 días antes de cumplir 60 años
62 años	30 días antes de cumplir 61 años
63 años	30 días antes de cumplir 62 años
64 años	30 días antes de cumplir 63 años

c) El Piloto que haya expresado por escrito el compromiso para continuar laborando en la empresa después de los 60 años, estará obligado por ese solo hecho a cumplir con el total del plazo comprometido. Al llegar a la edad comprometida (61, 62, 63, 64 o 65 años) el piloto tendrá derecho a jubilarse en los términos que establecen los puntos 1 y 2 de este artículo y el cálculo deberá hacerse con el salario ordinario vigente al momento de cumplir la edad comprometida. En consecuencia y no obstante lo establecido en el primer párrafo del presente artículo, la edad de jubilación será aquella que el piloto haya expresado en su carta compromiso.

d) Al cumplir el Piloto la edad de 65 (sesenta y cinco) años terminará su relación laboral con la Empresa y se jubilará de acuerdo al CCT y a la Ley del Seguro Social vigentes. El Piloto tendrá derecho a recibir la cuantía básica y cuantía adicional mencionadas en los puntos 1 y 2 del presente artículo.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 139.

TRANSITORIO PRIMERO.- Aquellos pilotos que tengan 58 y 59 años cumplidos a la fecha de firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, deberán notificar su deseo de seguir laborando hasta los 61, 62, 63, 64 o 65 años en un plazo no mayor a 90 días de la firma del presente convenio. De no notificar se entiende que deberá jubilarse a sus 60 años.

TRANSITORIO SEGUNDO.- Las partes están de acuerdo en que cualquier parte del Contrato Colectivo de Trabajo, convenios celebrados entre ASPA y la Empresa, acuerdos, minutas, etc. que hagan referencia a la jubilación, se ajustarán por las partes a lo dispuesto en este artículo.

CAPÍTULO VIII

DERECHOS DE LOS PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010

ARTÍCULO 113.- RESPETO DE DERECHOS.- A.S.P.A. y la Empresa convienen en que se respetarán los derechos así como las prestaciones y condiciones de trabajo que tienen los Pilotos contratados antes del 13 de Diciembre del 2010 conforme al Contrato Colectivo de Trabajo vigente a partir del primero de octubre de 2008 con los cambios expresamente contenidos en el presente contrato y aplicable a los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en consecuencia las condiciones de trabajo que han quedado pactadas para los Pilotos de nuevo ingreso y que entrarán en vigor a partir del 13 de Diciembre de 2010, le aplicarán y regirán única y exclusivamente a los Pilotos que ingresen a prestar servicios para la Empresa a partir de la fecha antes mencionada. En consecuencia A.S.P.A. y la Empresa acuerdan también en forma expresa que para todos los Pilotos que ya se encontraban trabajando para la Empresa antes del día 13 de diciembre de 2010 no les serán aplicables ni regirán para ellos de ninguna forma las condiciones de trabajo que se establecen para los Pilotos que ingresen después de esa fecha. Asimismo, acuerdan las partes que por ningún motivo en el futuro se pretenderá que estas condiciones se impongan a los Pilotos que se encontraban laborando antes de la fecha ya indicada, ni por acuerdo de voluntades, ni por algún procedimiento legal ni por resolución de cualquier autoridad competente.

CAPÍTULO IX

ESQUEMA APLICABLE PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010

ARTÍCULO 114. BONO DE RECONOCIMIENTO.- La Empresa pagará un bono de reconocimiento a los pilotos que ingresen a su servicio a partir del 13 de diciembre de 2010.

El pago de este bono se hará efectivo a partir de la contratación definitiva del Piloto en la Empresa. La cantidad a pagar será el 7% (siete por ciento) del salario tabular mensual que perciba el Piloto de acuerdo a los Tabuladores vigentes establecidos en el Apéndice 2 del presente Contrato.

> **TRANSITORIO.-** Las partes acuerdan que a partir del 1 de enero de 2023 la Empresa reducirá el pago de este bono de forma permanente, la cantidad a pagar será el 6% (seis por ciento) del salario tabular mensual que perciba el piloto.

RECONOCIMIENTO PARA PILOTOS DEL EQUIPO 737 CONTRATADOS CON POSTERIORDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010:

Cuando el piloto no haya podido volar* más de 75 (setenta y cinco) horas en el mes, por causas imputables a la empresa, esta le acreditará las horas al piloto bajo las siguientes reglas:

- El máximo de horas acreditables será de 75 (setenta y cinco) horas mensuales.

- Con la finalidad de apoyar a los pilotos, la Empresa únicamente podrá acreditar un máximo de 10 (diez) horas de vuelo al mes.

Lo anterior será aplicable única y exclusivamente para pilotos del equipo B737 contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010. Para tener derecho a este beneficio, los pilotos deberán cumplir con lo siguiente: A efecto de ser considerado, sus solicitudes vía PBS deben sumar una cantidad igual o mayor de 75 (setenta y cinco) horas.

No se considerará, para el beneficio establecido en esta sección, lo siguiente:

A aquellos pilotos que hayan tenido durante el mes:

- Cualquier tipo de adiestramiento mayor a dos días.
- Ausencias de cualquier tipo.
- Comisiones.
- Enfermedades/incapacidades.
- Fuera de rol.
- Bloqueo por juntas.
- Permisos especiales, contractuales o sindicales.

- Suspensiones.
- Cualquier tipo de sanción.
- Vacaciones.
- Dos o más solicitudes de "time off' en PBS

*Se considerarán como horas de vuelo, para efectos de acreditación, las siguientes:

- Las horas voladas (la mayor entre las programadas y las reales)
- DH
- Simulador

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

ARTÍCULO 114 BIS.- BONO DE EQUIDAD SALARIAL.- Para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, las partes acuerdan que la empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal, los porcentajes que a continuación se definen por concepto de Bono de Equidad Salarial de la siguiente forma:

Para los pilotos asignados a equipos de cabina angosta:

A. A partir de la firma del presente convenio la empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal el importe correspondiente al 12% (doce por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 69 (sesenta y nueve) horas.

B. A partir del 1 de enero de 2021 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 15% (quince por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 70 (setenta) horas.

C. A partir del 1 de enero de 2022 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 18% (dieciocho por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 71 (setenta y una) horas.

D. A partir del 1 de enero de 2023 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 24% (veinticuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 73 (setenta y tres) horas.

Para los pilotos asignados a equipos de cabina ancha:

A. A partir de la firma del presente convenio la empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal el importe correspondiente al 8% (ocho por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 67 (sesenta y siete) horas.

B. A partir del 1 de enero de 2021 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 12% (doce por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 68 (sesenta y ocho) horas.

C. A partir del 1 de enero de 2022 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 16% (dieciséis por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 69 (sesenta y nueve) horas.

D. A partir del 1 de enero de 2023 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 24% (veinticuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 71 (setenta y una) horas.

Aquellos Pilotos que incurran en 3 (tres) ausencias injustificadas dentro del año calendario, no serán elegibles para recibir el Bono de Equidad Salarial durante 2 catorcenas. La Empresa tendrá la facultad de descontar el bono pagado en exceso hasta 60 días posteriores contados a partir de la fecha de la tercera falta acumulada en el periodo previamente señalado.

Una vez efectuado el descuento del Bono de Equidad Salarial en 2 (dos) catorcenas consecutivas, se reiniciará la contabilización de las faltas a partir de la fecha de la tercera falta acumulada en el entendido de que el total de 3 (tres) faltas equivalen a un descuento en 2 (dos) catorcenas.

Al inicio de un nuevo año calendario (01 de enero) se reiniciará la contabilización de las faltas, siempre y cuando el piloto no haya incurrido en ninguna ausencia injustificada en el mes anterior (diciembre). De ser así, se contabilizarán las ausencias de diciembre para el nuevo año.

Este pago forma parte del salario ordinario del piloto, el hecho de no recibir el bono por alguna de las causas mencionadas no afectará el monto del salario ordinario que se considere para el pago de otras prestaciones pactadas en este Contrato.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

> **TRANSITORIO.-** A partir de la firma del convenio de revisión integral correspondiente al periodo 2020 – 2024, para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010 la jornada ordinaria mensual será conforme a lo establecido en el presente artículo, por lo que también se modifican las tablas de jornada anexas al Contrato Colectivo de Trabajo, comprometiéndose las partes a incorporar estos cambios en la redacción correspondiente.

ARTÍCULO 114 TER. BONO DE ACCIONES.- Se establecerá un bono consistente en la entrega de acciones para pilotos contratados con posterioridad al 13 de Diciembre de 2010, cuando se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

1. A partir de su ascenso a Copiloto de equipos de Cabina Ancha, o
2. Al cumplir 6 años de antigüedad en Aerovías de México

Dependiendo del número de horas de vuelo anuales, se daría un bono de acciones fijo.

Copiloto WB/Capitán WB

- 550 horas a 650 horas: 400 acciones anuales
- 650:01 horas a 750 horas: 500 acciones anuales
- 750:01 horas en adelante: 600 acciones anuales + 1 acción adicional por hora de vuelo a partir de 750 horas.

Copiloto NB con antigüedad de 6 años en Aerovías/Capitán NB

- 650 horas a 750 horas: 400 acciones anuales
- 750:01 horas a 850 horas: 500 acciones anuales
- 850:01 horas en adelante: 600 acciones anuales + 1 acción adicional por hora de vuelo a partir de 850 horas

La generación del beneficio de acciones estaría sujeta a que en cada año (calendario) el piloto:

- No se ausente
- No sea suspendido ni sancionado
- No solicite permisos sin goce de sueldo
- Vuele el número de horas anuales (marcado en el punto anterior)
- "Vesting" a 1 año siempre y cuando se cumplan las medidas pactadas
- Bono de acciones: se considerarán las horas reales voladas en el período Enero Diciembre.

Este bono queda sujeto a las autorizaciones corporativas correspondientes y será pagadero en el mes de febrero de cada ano una vez que este haya sido generado. En caso de no obtener dichas autorizaciones en un tiempo razonable la Empresa pagara en efectivo el monto correspondiente.

ARTÍCULO 115. ACREDITACIÓN EN MESES DE RESERVAS JORNADA DE VUELO, CÓMPUTO.- Se acreditarán 2:00 horas de vuelo a la jornada de vuelo mensual, por cada día de reserva que tenga el piloto, salvo en aquellos casos que se active la reserva o que la reserva tenga origen en una sanción por ausencia en el mes previo. En caso de que con este crédito se exceda de las 80 horas de jornada de vuelo mensual, solamente se contabilizará hasta 80 horas mensuales. Este crédito no limita la jornada ordinaria ni la irrebasable de vuelo mensual. Este crédito no aplica para pilotos que incurran en suspensiones y/o permisos sin goce de sueldo.
Este crédito aplica solamente para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010

ARTÍCULO 116. JORNADA DE VUELO ORDINARIA.-

a) Diaria.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo diaria ordinaria en vuelos de itinerario, fletamento y/o mixto será de 8:00 (ocho horas). Para vuelos de Largo Alcance Continental y Transoceánicos la jornada de vuelo diaria ordinaria será de 08:00 horas (ocho horas).

b) Mensual.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo mensual ordinaria 65 (sesenta y cinco) horas.

ARTÍCULO 117. JORNADA DE VUELO LÍMITE IRREBASABLE.-

a) Diaria.- El Piloto tendrá la obligación de volar en exceso de la jornada de vuelo diaria ordinaria hasta 2 (dos) horas en vuelos de itinerario, fletamento y/o mixto y 7 (siete) horas en vuelos de largo alcance continentales y transoceánicos, considerándose ese exceso como máximo irrebasable de tiempo extraordinario de vuelo.

b) Mensual.- Los Pilotos tendrán la obligación de trabajar en exceso de la jornada ordinaria mensual, hasta 25 (veinticinco) horas al mes.

Cuando por causas imprevistas el servicio sufriera una demora fuera de la base, a opción del Piloto extenderá su jornada irrebasable mensual por el tiempo necesario para terminar el servicio hasta su regreso a la base sin exceder las 90 (noventa) horas que contempla el artículo 224 de la Ley Federal del Trabajo, recibiendo por ello el pago correspondiente.

ARTÍCULO 118. JORNADA DE VUELO. PUESTO DE CONFIANZA.- Los Pilotos miembros de A.S.P.A. con licencia sindical para ocupar plazas de confianza, podrán volar un máximo de 70:00 horas mensuales como miembro activo de la tripulación. Aquellos pilotos ocupando una plaza de confianza que por la naturaleza del puesto sean elegibles a la comisión de Asesor – Instructor, podrán volar hasta un máximo de 30:00 horas como vuelo de línea, contabilizadas dentro del límite máximo de 70:00 horas mensuales. Estas 30:00 horas podrán modificarse en aquellos casos específicos que sean acordados previamente con A.S.P.A.

ARTÍCULO 119. JORNADA DE SERVICIO. CÓMPUTO.- DEROGADO.

ARTÍCULO 120. JORNADA DE SERVICIO ORDINARIA.-

a) DIARIA.- El Piloto podrá efectuar cualquier servicio contemplado en el cuerpo del contrato Colectivo de Trabajo dentro de una jornada de servicio diaria ordinaria establecida en la Tabla Única de Jornadas.

b) MENSUAL.- En igualdad de condiciones al inciso anterior podrá trabajar hasta 180 (ciento ochenta) horas por mes de calendario.

c) La jornada de servicio mensual no excederá de 180 (ciento ochenta) horas.

ARTÍCULO 121. RECESO FUERA DE BASE.- **DEROGADO** (APLICA ARTÍCULO 43).

ARTÍCULO 122. DESCANSO EN BASE.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 46).

ARTÍCULO 123. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES EN BASE.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 47).

ARTÍCULO 124. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES FUERA DE BASE.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 48).

ARTÍCULO 125. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES ESPECIALES.– DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 49).

ARTÍCULO 125 BIS. - ASIGNACIÓN DE VUELOS ALTO IMPACTO.- DEROGADO.

ARTÍCULO 126. VUELO DE FLETAMENTO.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 53).

ARTÍCULO 127. VUELOS DE LARGO ALCANCE CONTINENTALES Y/O VUELOS TRANSOCEÁNICOS.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 56).

ARTÍCULO 128. DÍAS DE DESCANSO, SALARIO.- Al Piloto que se encuentre en servicio los días de descanso obligatorio establecidos en el Artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, le serán pagados al doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

Se pagará a cada Piloto que labore durante 7 (siete) días consecutivos. El monto del pago será el doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

ARTÍCULO 129. COMPENSACIÓN HORA DE JORNADA DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO.- Para el pago de la jornada de servicio de vuelo nocturno, ambas partes están de acuerdo en que la Empresa pagará a cada Piloto, individualmente, el 0.6% (cero punto seis por ciento) del salario tabular por cada hora efectiva de servicio en los vuelos que inicien, abarquen o terminen**,** entre las 01:00 y las 05:00 horas TLM; se exceptúan de esta compensación los vuelos transoceánicos.

Para aquellas jornadas de servicio de vuelo nocturno que excedan el límite mensual asignable por rol (cinco), en términos de lo que se establece en el artículo 125 inciso a) tercer párrafo, se pagará al doble la compensación dispuesta en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 130. SALARIO TIEMPO EXTRAORDINARIO.- Los Pilotos percibirán por el tiempo extraordinario que laboren, una compensación igual al 100% del salario que corresponda.

Para garantizar la puntualidad de los servicios que presta la empresa y evitar demoras. En virtud de que el sueldo del Piloto cubre todos los servicios que presta (vuelo y otros servicios)

y en reconocimiento a la productividad, las partes convienen en que la hora extraordinaria de vuelo y la hora extraordinaria de otros servicios deben pagarse proporcionalmente de acuerdo a las siguientes normas:

a) Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada ordinaria de vuelo diaria fijada en la Tabla Única de Jornadas correspondiente, se pagará el 1.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

b) Por cada hora de servicio en exceso de la jornada ordinaria de servicio por día fijada en la Tabla Única de Jornadas correspondiente y/o del tiempo de servicio mensual se pagará 1.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

c) Para los pilotos que operen equipos de cabina angosta (NB), por cada hora de vuelo extra mensual arriba de 65 horas y hasta 75 horas se pagara al 3% de la porción tabulada del salario ordinario; por cada hora de vuelo mensual arriba de 75 horas se pagara el 4% de la porción tabulada del salario ordinario.

Para los pilotos que operen equipos de cabina ancha (WB), por cada hora de vuelo extra mensual arriba de 65 horas se pagara el 4% de la porción tabulada del salario ordinario.

Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada de vuelo mensual irrebasable de 90 (noventa) horas fijadas en la Tabla Única de Jornadas correspondiente, se pagará únicamente el 4% de la porción tabulada del salario ordinario.

ARTÍCULO 131. COMPENSACIÓN ASESORES-INSTRUCTORES.- Las plazas de Asesor-Instructor, tendrán una compensación mensual igual al 35% de la porción tabular de su salario o de la categoría máxima de Capitán de su equipo, lo que sea mayor con todas sus repercusiones.

ARTÍCULO 132. CLÁUSULA SINDICAL.- La Empresa pagará a sus Pilotos en forma catorcenal el importe correspondiente al 6% (seis por ciento) de la porción tabulada de los salarios por concepto de Cláusula Sindical, y una vez retenidos los impuestos correspondientes, entregará la cantidad resultante a A.S.P.A. Esta cantidad aplicará de acuerdo a los Estatutos, Reglamentos o Acuerdos de Asamblea General, en conceptos como: Cuota Sindical, Estacionamiento, Seguro de Vida, Fondo de Reserva, S.O.S., Promoción Deportiva, etc.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

TRANSITORIO.- El incremento anterior se hará de manera gradual, para pasar del porcentaje del 3% (tres por ciento) que actualmente se paga al del 6% (seis por ciento) que se contempla en el articulado, por lo que el pago de esta prestación se hará de la siguiente manera:

A la firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, la Empresa incrementará el pago catorcenal de un 3% para llegar a un total de 4% (cuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios, por concepto de cláusula sindical.

A partir del 1 de enero de 2021 la Empresa incrementará el pago catorcenal de un 4% para llegar a un total de 5% (cinco por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios, por concepto de cláusula sindical.

A partir del 1 de enero de 2022 la Empresa incrementará el pago catorcenal de un 5% para llegar a un total de 6% (seis por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios, por concepto de cláusula sindical.

ARTÍCULO 133. DESPENSA. –

a) DESPENSA.- La Empresa pagará a los Pilotos a su servicio por concepto de DESPENSA el importe correspondiente al salario mínimo general vigente en la Ciudad de México elevado al mes

b) AYUDA DE TRANSPORTE.- La Empresa pagará mensualmente a cada uno de los pilotos a su servicio con antigüedad reconocida de 12 (doce) años o más, la cantidad equivalente a 50 litros de gasolina “Premium” o similar bajo las siguientes reglas:

1. El último día de noviembre se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de enero del siguiente año.

2. El último día de mayo se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de julio del mismo año.

El monto se entregará en vales de gasolina o por medio de tarjeta electrónica en la segunda catorcena de cada mes, este beneficio aplicará únicamente a pilotos activos.

TRANSITORIO.- Derivado de los tiempos que se requieren para la implementación de lo establecido en el inciso b) del presente artículo, las partes acuerdan que la ayuda de transporte será efectiva a partir de la segunda catorcena del mes de mayo de 2020.

ARTÍCULO 134. APORTACIÓN DE LA EMPRESA PARA GASTOS DE OBJETIVO SOCIAL.- La Empresa entregará a ASPA para servicio de previsión social a los Pilotos Jubilados, la proporción que corresponda al 17% del monto del Artículo 133.

ARTÍCULO 135. SEGURO DE GASTOS MÉDICOS.- La Empresa proporcionará a los Pilotos a su servicio, cónyuge e hijos, un seguro de gastos médicos que garantizará beneficios equivalentes al vigente en ASPA al momento de la contratación del primer Piloto de nuevo ingreso. El pago de las primas incluyendo la actualización de su costo para mantener los beneficios señalados será cubierto por la Empresa.

TRANSITORIO. - Las partes acuerdan que una vez que ASPA de México entregue a la empresa los endosos de la póliza de Gastos Médicos Mayores que tiene convenida para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010, la empresa analizará la viabilidad de realizar una actualización de condiciones a la póliza adquirida por ésta para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010.

ARTÍCULO 136. INCAPACIDAD ORDINARIA.- La Empresa cubrirá a los Pilotos, en los casos de enfermedades generales los 3 (tres) primeros días que no paga el Instituto Mexicano del Seguro Social.

La Empresa está conforme en cubrir a partir del cuarto día de incapacidad por enfermedad general, la diferencia entre el subsidio que entrega el I.M.S.S. y el salario registrado ante el propio Instituto hasta por un término máximo contemplado en el Artículo 136 Bis, Al acumularse este término terminará la obligación de la Empresa, quedando a cargo del I.M.S.S. el pago que corresponda.

ARTÍCULO 136 BIS. ACUMULACIÓN DE DÍAS DE ENFERMEDAD.- Para que los Pilotos contratados después del 13 de diciembre del 2010 perciban salario ordinario fijo íntegro durante sus ausencias por enfermedades ordinarias o accidentes no profesionales, la Empresa suplirá y pagará directamente a los Pilotos, la diferencia entre la cuantía del subsidio que establece la Ley del Seguro Social y el monto de sus salarios ordinarios, de acuerdo con las siguientes bases:

a) Durante el primer y segundo año de antigüedad reconocida, 30 (treinta) días por cada año.

b) Un aumento de 30 (treinta) días por año hasta acumular 210 (doscientos diez) días.

c) Las ausencias mayores de 4 (cuatro) días al mes, se anotarán con cargo a la cuenta que se lleve a cada Piloto.

d) No se hará cargo a la cuenta de acumulación por enfermedad, de los días en que las enfermedades se presenten en período de vacaciones o descanso mensual intocable.

e) Los créditos y cargos se harán anualmente, los créditos al principio del año y los cargos cuando procedan. En el mes de marzo la Empresa publicará la acumulación que tengan los Pilotos al primero de enero de cada año.

f) El pago de más días que corresponda, al agotarse la cuenta de acumulación será potestativo de la Empresa.

g) La empresa proporcionará al Piloto que así lo solicite, la documentación que le sea requerida por el Instituto Mexicano del Seguro Social, para que el Piloto pueda llevar a cabo los trámites necesarios para su cambio de clínica en el caso de cambio de domicilio dentro de cualquier entidad de la República Mexicana. En caso de cambio de clínica fuera del Área Metropolitana de la Ciudad de México, será responsabilidad del Piloto en cuestión, el cobro de sus incapacidades ante el IMSS debido a la imposibilidad de la Empresa del cobro de las mismas.

ARTÍCULO 137. SEGURO DE ENFERMEDADES GENERALES Y RIESGOS.- En caso de incapacidad física, mental o inhabilidad manifiesta permanente del Piloto para el ejercicio de su profesión, que no provenga de un riesgo profesional y sea causa para que el Estado le retire o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y/o sea causa para que el IMSS le dictamine estado de invalidez, LA EMPRESA cubrirá 3 (tres) meses de salario tabular más 12 días al doble del salario mínimo general por cada año de servicio por concepto de prima de antigüedad correspondiente de conformidad con la Ley Federal del Trabajo, con independencia de lo que conforme a la Ley corresponda.

ARTÍCULO 138. SEGURO DE CANCELACIÓN DE LICENCIA POR CAUSAS MEDICAS.- En caso de incapacidad física, mental o inhabilidad manifiesta permanente del Piloto para el ejercicio de su profesión, que provenga o no de un riesgo profesional y sea causa para que el Estado le retire, cancele o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y sea causa para que el IMSS le dictamine estado de invalidez permanente, la Empresa tomará un seguro de grupo equivalente a 15 (quince) meses de salario tabular en beneficio de cada uno de los Pilotos. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

ARTÍCULO 139.- ESQUEMA DE JUBILACIÓN.- Se establecerá un fideicomiso de cuentas individuales constituido de una aportación básica y una aportación adicional, de acuerdo con lo siguiente:

- APORTACIÓN BÁSICA.- LA EMPRESA aportará en forma catorcenal la proporción que corresponda al 4.0% (cuatro por ciento) del salario tabular durante todo el tiempo de servicios que el Piloto preste a la Empresa.

- APORTACIÓN ADICIONAL.- LA EMPRESA aportará un 1% (uno por ciento) del salario tabular por cada 1% (uno por ciento) del mismo salario aportado por el Piloto en forma catorcenal durante todo el tiempo de servicios que el Piloto preste a la Empresa con tope máximo de 3% de aportación catorcenal por parte de la Empresa.

Las partes convienen que, por transparencia, el Piloto y su sindicato tendrán acceso a la información de las aportaciones, intereses generados, así como las cantidades totales que se arrojen conforme a este artículo.

Al cumplir el Piloto la edad de 60 (sesenta) años podrá jubilarse y retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual más los intereses correspondientes.

Dentro del Contrato de Fideicomiso ASPA deberá tener la representación mayoritaria. (Piloto activo perteneciente al Capítulo IX del presente Contrato Colectivo).

A partir de la firma del convenio de revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020-2024, el piloto podrá elegir libremente alguna de las siguientes modalidades para su retiro:

a) Si el piloto desea continuar laborando con posterioridad a los 60 años de edad deberá hacerlo del conocimiento de la empresa y ASPA, por escrito y por lo menos 24 meses antes de la fecha en que cumpla los 60 años, es decir, cuando cumpla 58 años de edad. En caso de que no se exprese el compromiso en tiempo y forma (24 meses antes y por escrito) el Piloto no podrá hacerlo con posterioridad y por lo tanto deberá jubilarse al cumplir los 60 años.

b) En el documento en el cual el Piloto exprese su voluntad de continuar laborando, deberá señalar su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63, 64 o el máximo de 65 años. Siempre se deberán expresar años completos no fracciones (p.e. 1.5 años).

   Si un Piloto expresó su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63 o 64 años únicamente, podrá ampliar ese periodo (incluso cada año), siempre y cuando lo haga del conocimiento (por escrito) de la Empresa y ASPA, de acuerdo a la siguiente tabla:

EDAD ORIGINALMENTE COMPROMETIDA EN LA CARTA	MOMENTO EN EL QUE EL PILOTO DEBE EXPRESAR SU CONSENTIMIENTO PARA CONTINUAR LABORANDO
61 años	30 días antes de cumplir 60 años
62 años	30 días antes de cumplir 61 años
63 años	30 días antes de cumplir 62 años
64 años	30 días antes de cumplir 63 años

c) El Piloto que haya expresado por escrito el compromiso para continuar laborando en la empresa después de los 60 años, estará obligado por ese solo hecho a cumplir con el total del plazo comprometido. Al llegar a la edad comprometida (61, 62, 63, 64 o 65 años) el piloto tendrá derecho a jubilarse en términos de este artículo y podrá retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes hasta la edad efectiva de jubilación (61, 62, 63, 64 o 65 años). En consecuencia y no obstante lo establecido en el quinto párrafo del presente artículo, la edad de jubilación será aquella que el piloto haya expresado en su carta compromiso.

En caso de que el piloto no cumpla la totalidad del plazo comprometido tendrá derecho a recibir única y exclusivamente el pago de las aportaciones realizadas por el Piloto al Plan de Jubilación más los intereses correspondientes a sus aportaciones voluntarias.

d) Al cumplir el Piloto la edad de 65 (sesenta y cinco) años terminará su relación laboral con la Empresa y se jubilará de acuerdo al CCT y a la Ley del Seguro Social vigentes, retirará el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual más los intereses correspondientes.

TRANSITORIO PRIMERO.- Aquellos pilotos que tengan 58 y 59 años cumplidos a la fecha de firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, deberán notificar su deseo de seguir laborando hasta los 61, 62, 63, 64 o 65 años en un plazo no mayor a 90 días de la firma del presente convenio. De no notificar se entiende que decide retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual, y deberá jubilarse a sus 60 años.

TRANSITORIO SEGUNDO.- En el año 2024 las partes determinarán la viabilidad y en su caso los términos a efecto de que la edad de retiro de acuerdo al Contrato Colectivo de Trabajo sea de 65 años para todos los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010; fijando los mecanismos que permitan el eventual retiro anticipado de cierto porcentaje de la planta cumplido los 60 años.

TRANSITORIO TERCERO.- Las partes se comprometen a realizar las modificaciones y cambios necesarios al Plan de Retiro y Contrato de Fideicomiso respectivos y hacerlos del conocimiento de las autoridades respectivas en un plazo no mayor de 90 días posteriores a la firma del convenio de revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024.

TRANSITORIO CUARTO.- Las partes están de acuerdo en que cualquier parte del Contrato Colectivo de Trabajo, convenios celebrados entre ASPA y la Empresa, acuerdos, minutas, etc. que hagan referencia a la jubilación, se ajustarán por las partes a lo dispuesto en este artículo.

TABLA ÚNICA DE JORNADAS
PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010

A.- DIARIO

ITINERARIO, FLETAMENTO Y/O MIXTO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	10:00	12:00/14:00 *
ORDINARIA	08:00	10:00
EXTRAORDINARIA	02:00	02:00 / 04:00
IRREBASABLE	10:00	12:00/14:00
A CRITERIO		15:00

* La jornada de servicio asignable de 14 horas podrá programarse máximo 2 (dos) veces en un período de 7 (siete) días. En los demás días la jornada de servicio será de 12 (doce) horas. Estas jornadas no aplican para jornadas que inicien, abarquen o terminen entre las 2:00 y las 5:59 TLM.

LARGO ALCANCE CONTINENTAL

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	15:00*	18:00
ORDINARIA	08:00	11:30
EXTRAORDINARIA	07:00	06:30
IRREBASABLE	15:00	18:00

* Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1 + 2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2+2)

TRANSOCEÁNICO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	15:00*	18:00
ORDINARIA	08:00	11:00
EXTRAORDINARIA	07:00	07:00
IRREBASABLE	15:00	18:00

* Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1+ 2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2+2)
Nota: Para jornadas de vuelo Ultra Long Range la jornada máxima asignable e irrebasable será de 17:00 horas de vuelo y 20:00 horas de servicio.

NOCTURNO

NO APLICA PARA VUELOS DE LARGO ALCANCE, TRANSOCEÁNICOS NI PARA ASIGNACIONES DENTRO DE RESERVA

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	09:00	09:00
ORDINARIA	07:00	08:00
EXTRAORDINARIA	03:00	04:00
IRREBASABLE	10:00	12:00
A CRITERIO		15:00

DEDUCCIÓN DE LA JORNADA DE SERVICIO ASIGNABLE POR ATERRIZAJES EN VUELOS DE ITINERARIO, DE FLETAMENTO Y/O MIXTOS

(INCLUYE TRASLADOS COMO PASAJEROS)

ATERRIZAJES	1	2	3	4	5	6
JORNADA DE SERVICIO	14:00	14:00	13:30	13:00	12:30	12:00

B.- MENSUAL

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	90:00	180:00
ORDINARIA	65:00	180:00
EXTRAORDINARIA	25:00*	

NOTA: A partir de las 65 (sesenta y cinco) horas de vuelo se pagará de acuerdo al porcentaje señalado en el inciso c) y último párrafo del Artículo 130 del Contrato Colectivo de Trabajo.

DENOMINACIONES

TRIPULACIÓN MÚLTIPLE (2+2). - Tripulación conformada por 2 (dos) Pilotos con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

TRIPULACIÓN REFORZADA (1+2). - Tripulación conformada por 1 (uno) Piloto con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

CAPÍTULO X

DENOMINACIONES

ASESOR - INSTRUCTOR, PLAZA.- Capitán en funciones que desempeña por comisión de la Empresa labores de instrucción, asesoramiento y apreciación de la capacidad técnica de otros Pilotos de línea en el equipo de su asignación.

ASESOR EXTERNO.- Instructores Jubilados o Incapacitados de Aerovías de México o empresas con las que ASPA de México tiene o tuvo contratación colectiva, que cumplan con el perfil definido por Dirección de Operaciones que están facultados para impartir adiestramiento a pilotos. Estos pilotos podrán colaborar de forma permanente en los adiestramientos iniciales, recuperación licencia, transición o recurrente en función de lo que el Manual de Adiestramiento Pilotos los faculte. Los candidatos para estos puestos serán definidos por Jefatura de Adiestramiento.

ASPIRANTE, PLAZA.- Piloto de contratación temporal sujeto a un período de capacitación y familiarización para ocupar el puesto de menor categoría en la línea de ascenso.

BASE DE RESIDENCIA.- El lugar que se fije en los términos de este contrato para iniciar servicios de vuelo, o cualquier otro servicio.

BASE TEMPORAL.- La que se asigna a un Piloto fuera de su base de residencia para efectuar servicios de vuelo, por un período no mayor de 15 días en la República Mexicana o 21 días en el extranjero.

CAPITÁN, PLAZA.- Piloto al servicio de la Empresa a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para conducir una aeronave durante el vuelo en los términos de este contrato.

COMISIÓN TÉCNICA.- La Comisión encargada de conocer y resolver de la aptitud y eficiencia de los Pilotos, cuando la apreciación hecha por la Empresa no sea aceptada por el interesado. Se integra y funciona en los términos establecidos en este Contrato Colectivo.

COORDINADOR DE ENLACE TRIPULACIONES.- Piloto al servicio de la Empresa designado por ASPA cuyas funciones se definen en el convenio correspondiente.

COPILOTO, PLAZA.-Piloto a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para actuar como Primer y/o Segundo Oficial, en los diferentes equipos que opera la Empresa.

DESCANSO EN BASE.- Se entiende por tal, permanecer en su base de residencia alejado de toda actividad al servicio de la Empresa.

DESTINO VOLUNTARIO TEMPORAL.- El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia voluntaria temporal en aquellos destinos que se determinen por las partes de

acuerdo a las operaciones e itinerarios de Aeroméxico para aquellos Pilotos que decidan residir por su cuenta en ese destino temporalmente.

DÍA CALENDARIO.- Se contará como día ~~de~~ calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta las 00:30 horas, hora local de la Ciudad de México.

DÍA, PRINCIPIO Y FIN.- Para los efectos de este Contrato, los días se iniciarán a partir de las 00:01 y terminarán a las 24:00 horas, hora local de la Ciudad de México.

DIRECTOR TÉCNICO O EQUIVALENTE.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa, que asume el control de los aspectos técnicos y operacionales y las demás funciones que aquella señale. En caso de ser Piloto no podrá participar en ninguna fase de adiestramiento y/o calificación de Pilotos.

E LEARNING.- Herramienta de capacitación virtual en dispositivos electrónicos diferente al Adiestramiento presencial en Tierra por medio del cual se pueden acreditar los cursos necesarios para poder prestar el servicio de los Pilotos, sin requerir asistencia presencial para su cobertura; es decir, el piloto puede cursarlos en cualquier lugar y en cualquier momento dentro de los periodos establecidos en el Manual de Adiestramiento Pilotos.

EQUIPO DE ASIGNACIÓN PREVIA.- Es el equipo en que previo a la promoción el Piloto venía desempeñando su trabajo contando con las capacidades y habilidades para su buen desempeño.

EQUIPO DE CABINA ANGOSTA.- Aviones con un solo pasillo que operan principalmente vuelos de itinerario regular, de fletamento y/o mixto. (Ejemplo: B737 o equivalente).

EQUIPO DE CABINA ANCHA.- Aviones con dos o más pasillos que operan principalmente vuelos de Largo Alcance Continental y Transoceánicos. (Ejemplo: B777, B767 o equivalente).

FULL WET TRAINING.- Esquema de adiestramiento en el cual se califica a un piloto en un nuevo equipo o posición utilizando los programas de adiestramiento y asesores de una academia diferente a Aeroméxico Formación.

GERENTE DE OPERACIONES O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa que asume en su representación la dirección, control y vigilancia de las operaciones de los aviones en tierra y en vuelo, y las demás funciones que la Empresa le señale. En caso de ser Piloto, no podrá participar en ninguna fase de adiestramiento y/o calificación de Pilotos.

ITINERARIOS DE VUELO.- Determinación que hace la Empresa de rutas, horarios y frecuencias que cubran sus aviones.

JEFE DE CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor - Instructor

en funciones, cuyas labores entre otras son la programación, dirección y supervisión de los Adiestramientos y Exámenes Técnicos de los Pilotos de la Planta y Pilotos Aspirantes.

JEFE DE EQUIPO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor- Instructor cuyas funciones se reglamentan en el Manual correspondiente.

JEFE DE ESTÁNDARES DE VUELO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor- Instructor, cuyas funciones se reglamentan en el Manual correspondiente.

JEFE DE PILOTOS O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa, con clasificación técnica de Capitán en funciones, para que actúe como jefe inmediato de todos los Pilotos.

JORNADA DE SERVICIO NOCTURNO.- Es el lapso comprendido entre las 18:30 horas y las 06:30 horas TLM lo anterior aplica para determinar el tiempo de servicio nocturno de cualquier servicio.

JORNADA ULTRA LONG RANGE.- Es aplicable únicamente para vuelos transoceánicos en que la duración del vuelo por itinerario de calzo a calzo sea mayor a 15 (quince) horas, en estos casos la jornada tendrá características especiales que se encuentran referidas expresamente en este contrato. En todo lo que no se encuentre previsto de manera especial se aplicarán las disposiciones de este contrato en relación con los vuelos transoceánicos.

Las partes convienen en respetar los convenios celebrados por ellas para las rutas MEX/PVG, PVG/MEX, MTY/ICN e ICN/MEX.

PILOTO COMPLEMENTO.- Piloto con clasificación técnica de Capitán o Copiloto, cuyas labores son las de auxiliar exclusivamente en la fase de adiestramiento.

PILOTO DE REFUERZO.- Es el Piloto que va en adición a la tripulación original, siendo un Copiloto calificado en el equipo.

PILOTO EXTRA.- El que por necesidades de la Empresa es transportado en aviones de la misma o de cualquier otra aerolínea para fines de servicio sin labores durante el vuelo.

PILOTO OBSERVADOR.- Piloto en proceso de adiestramiento que observa las funciones de operación del equipo o de un equipo en particular, para su familiarización de acuerdo a las necesidades del programa de adiestramiento.

PRIMER OFICIAL O COPILOTO, PLAZA.- Denominación que se le da al Piloto cuando sus labores en la conducción de una aeronave en servicio de vuelo consiste en auxiliar al Capitán, y es su sustituto en caso de incapacidad de éste.

RECESO.- Lapso en tierra entre dos servicios con el exclusivo propósito de reponer la fatiga en el que el Piloto deberá contar con facilidades adecuadas para reposo horizontal. Solamente se considera como tal, el que tenga el Piloto en su asignación para permanecer en tierra fuera de su base de residencia o temporal.

REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO (RIT).- Es el conjunto de disposiciones obligatorias para los Pilotos y la Empresa para el desarrollo de los trabajos de la misma.

ROL.- Sucesión de asignaciones de servicios, descansos, recesos, adiestramiento y vacaciones distribuidos equitativamente. Así como permisos sindicales que cubran un lapso mínimo de un mes de acuerdo a lo estipulado en el presente Contrato.

SECUENCIAS O COMBINACIONES DE VUELO.- Sucesión de asignación de servicios, descansos y recesos que sirve de base para la formulación del rol mensual.

SERVICIO DE RESERVA.- La asignación de un Piloto para que permanezca en el Aeropuerto base o en lugares determinados por el Reglamento de Reservas. Preparado para efectuar vuelos en el equipo de su asignación, o de Piloto Extra si las necesidades de operación lo requieren, excepto para recibir adiestramiento.

SERVICIO DE VUELO.- La asignación a un Piloto para efectuar vuelos con regreso a la base, el mismo día, o con una o varias pernoctas y recesos, o simulador dentro o fuera de base.

SERVICIO DE DISPONIBILIDAD INCIDENCIA.- Piloto que en situación de incidencias se encuentra a disposición de la Empresa desde las 00:01 TLM hasta las 24:00 TLM del mismo día calendario para respaldar servicios de reserva y/o vuelo, según el Reglamento de Servicio de Disponibilidad incidencia celebrado de común acuerdo entre las partes.

SERVICIO DE DISPONIBILIDAD POR AUSENCIA Y/O INCAPACIDAD.- Piloto que posterior a una ausencia y/o incapacidad se encuentra a disposición de la Empresa desde las 05:00 TLM hasta las 22:00 TLM del día calendario posterior al evento, para respaldar servicios de reserva y/o vuelo, según el Reglamento de Reservas celebrado de común acuerdo entre las partes.

SISTEMA PREFERENCIAL (PBS).- Por sus siglas en inglés (*PREFERENTIAL BIDDING SYSTEM*). Sistema de origen europeo que combina la equidad con la antigüedad de cada Piloto, para que éste tenga la posibilidad de solicitar electrónicamente preferencias en la asignación de sus roles.

SUBJEFE DE CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor-Instructor en funciones, que colaborará estrechamente con el Jefe de Capacitación y Adiestramiento en el desempeño de sus funciones. Asumiendo además las atribuciones y responsabilidades de éste durante sus ausencias temporales.

SUBJEFE DE EQUIPO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor- Instructor en funciones, que colaborará estrechamente con el Jefe de Equipo en el desempeño de sus funciones. Asumiendo además las atribuciones y responsabilidades de éste, durante sus ausencias temporales.

SUBJEFE DE PILOTOS O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa, con clasificación técnica de Capitán en funciones, que colaborará estrechamente con el Jefe de Pilotos en el desempeño de sus funciones. Asumiendo además las atribuciones y responsabilidades de éste, durante sus ausencias temporales.

TIEMPO DE JORNADA DE SERVICIO DIARIO.- Es el lapso ininterrumpido que se inicia en el momento en que el Piloto por reglamento deba presentarse en términos de lo dispuesto en el artículo 38 del presente Contrato Colectivo de acuerdo a la naturaleza de cada servicio y termina 30 minutos después de la llegada al aeropuerto en que se releve o en su caso en estaciones extraordinarias alternas. A criterio del Capitán, concluye a la terminación de los trámites de sanidad, migración, aduana, transportación del avión a la terminal cuando éstos demoren la salida de la tripulación del aeropuerto, o en casos de cancelación, al ser notificado el Piloto de dicha cancelación y ser relevado de todo servicio. En otros servicios, al iniciarse el período de descanso.

TIEMPO DE JORNADA DE VUELO DIARIA.- Es la suma de los tiempos de calzo a calzo que efectúa el Piloto en un día.

TIEMPO DE JORNADA DE VUELO MENSUAL.- Es la suma de todos los tiempos de calzo a calzo que efectúa el Piloto en un mes, más los créditos correspondientes.

TIEMPO DE SERVICIO TOTAL MENSUAL.- Es la suma del tiempo de todos los servicios que la Empresa requiera de los Pilotos, no incluyendo los tiempos de pernocta, descansos en base o recesos.

TIEMPO EFECTIVO DE VUELO (CALZO A CALZO).- Se entiende el comprendido desde que una aeronave comienza a moverse por su propio impulso o es remolcada para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al terminar el vuelo.

TLM.- Tiempo Local de la Ciudad de México.

VUELO DE ADIESTRAMIENTO.- El que se efectúa en avión o simulador para dar al Piloto instrucción o adiestramiento.

VUELO DE ALTO IMPACTO.- Para equipos de cabina ancha es cualquier jornada de vuelo con destino u origen en ASIA; para equipos de cabina angosta es cualquier jornada de servicio igual o mayor a 8:30 (ocho horas treinta minutos) de vuelo.

VUELO DE ASESORAMIENTO.- El que se efectúa en ruta para evaluar el trabajo de los Pilotos de línea.

VUELO DE COMPROBACIÓN.- El que se efectúa para verificar el funcionamiento del avión en vuelo.

VUELO DE EXAMEN.- El que se efectúa para calificar la capacidad técnica de los Pilotos en el equipo de asignación.

VUELO DE LARGO ALCANCE CONTINENTAL.- Es aquel cuyo tiempo de vuelo es mayor de 8:30 horas y se asigna con un máximo de 2 (dos) aterrizajes (no incluye alternos). No aplica para vuelos radiales.

VUELO DE LARGO ALCANCE CONTINENTAL NOCTURNO.- Es aquel cuyo tiempo de vuelo es mayor de 8:30 horas y se asigna con un máximo de 2 (dos) aterrizajes (no incluye alternos). Con un horario de operación que inicie, abarque o termine entre las 02:00 am (TLM) y las 04:59 am (TLM). No aplica para vuelos radiales.

VUELO DE LASTRE Y/O CONCENTRACIÓN.- Es el que se efectúa con el único objeto de trasladar un avión sin utilización comercial o para ser reparado.

VUELO MIXTO, DE FLETAMENTO, EXTRA O ESPECIAL.- El que se realiza por cuenta de la Empresa o de terceros, dentro de la red de rutas de la Empresa o fuera de ellas, pudiendo estar sujeto a horario o itinerario regular, o en combinación con vuelos regulares de itinerario.

VUELO DE PRUEBA.- El que se efectúa después de reparación de equipo que amerita la verificación del funcionamiento del avión en vuelo.

VUELO DE RUTA.- El que se efectúa entre dos o más aeropuertos o se inicie con ese propósito.

APÉNDICE 1

LÍNEA DE ASCENSO

CAP B-777

CAP B-787

CAP B-767

CAP B-737

COP B-777

COP B-787

COP B-767

COP B-737

ASPIRANTE

ANEXO No. 1

TIEMPOS DE AMORTIZACIÓN

EQUIPO	CAPITÁN	COPILOTO
B-777	12 meses	12 meses
B-787	12 meses	12 meses
B-767	12 meses	12 meses
B-737	12 meses	12 meses

TABULADORES VIGENTES A PARTIR DEL PRIMERO DE OCTUBRE DE 2021

CAPITAN BOEING 777	
1 AÑO	120,310.76
2 AÑOS	122,766.07
3 AÑOS	125,271.55
4 AÑOS	127,828.07
5 AÑOS	130,436.81
6 AÑOS	130,436.81
7 AÑOS	130,436.81
8 AÑOS	130,436.81
9 AÑOS	130,436.81
10 AÑOS	133,045.54
11 AÑOS	135,706.48
12 AÑOS	138,420.61
13 AÑOS	141,189.03
14 AÑOS	144,012.83
15 AÑOS	146,893.08
16 AÑOS	149,830.96
17 AÑOS	152,827.55
18 AÑOS	155,884.10
19 AÑOS	159,001.77

COPILOTO BOEING 777	
1 AÑO	73,389.58
2 AÑOS	74,887.30
3 AÑOS	76,415.62
4 AÑOS	77,975.11
5 AÑOS	79,566.44
6 AÑOS	79,566.44
7 AÑOS	79,566.44
8 AÑOS	79,566.44
9 AÑOS	79,566.44
10 AÑOS	81,157.80
11 AÑOS	82,780.97
12 AÑOS	84,436.58
13 AÑOS	86,125.30
14 AÑOS	87,847.82
15 AÑOS	89,604.75
16 AÑOS	91,396.88
17 AÑOS	93,224.82
18 AÑOS	95,089.29
19 AÑOS	96,991.10

CAPITAN BOEING 787	
1 AÑO	114,415.53
2 AÑOS	116,750.54
3 AÑOS	119,133.25
4 AÑOS	121,564.49
5 AÑOS	124,045.43
6 AÑOS	124,045.43
7 AÑOS	124,045.43
8 AÑOS	124,045.43
9 AÑOS	124,045.43
10 AÑOS	126,526.30
11 AÑOS	129,056.89
12 AÑOS	131,638.03
13 AÑOS	134,270.75
14 AÑOS	136,956.20
15 AÑOS	139,695.31
16 AÑOS	142,489.22
17 AÑOS	145,339.00
18 AÑOS	148,245.79
19 AÑOS	151,210.69

COPILOTO BOEING 787	
1 AÑO	69,793.47
2 AÑOS	71,217.84
3 AÑOS	72,671.26
4 AÑOS	74,154.31
5 AÑOS	75,667.70
6 AÑOS	75,667.70
7 AÑOS	75,667.70
8 AÑOS	75,667.70
9 AÑOS	75,667.70
10 AÑOS	77,181.05
11 AÑOS	78,724.68
12 AÑOS	80,299.18
13 AÑOS	81,905.17
14 AÑOS	83,543.29
15 AÑOS	85,214.15
16 AÑOS	86,918.43
17 AÑOS	88,656.78
18 AÑOS	90,429.90
19 AÑOS	92,238.53

CAPITAN BOEING 767	
1 AÑO	108,520.32
2 AÑOS	110,734.98
3 AÑOS	112,994.94
4 AÑOS	115,300.88
5 AÑOS	117,654.02
6 AÑOS	117,654.02
7 AÑOS	117,654.02
8 AÑOS	117,654.02
9 AÑOS	117,654.02
10 AÑOS	120,007.10
11 AÑOS	122,407.26
12 AÑOS	124,855.41
13 AÑOS	127,352.50
14 AÑOS	129,899.55
15 AÑOS	132,497.54
16 AÑOS	135,147.51
17 AÑOS	137,850.44
18 AÑOS	140,607.44
19 AÑOS	143,419.59

COPILOTO BOEING 767	
1 AÑO	66,197.41
2 AÑOS	67,548.35
3 AÑOS	68,926.88
4 AÑOS	70,333.54
5 AÑOS	71,768.92
6 AÑOS	71,768.92
7 AÑOS	71,768.92
8 AÑOS	71,768.92
9 AÑOS	71,768.92
10 AÑOS	73,204.31
11 AÑOS	74,668.42
12 AÑOS	76,161.77
13 AÑOS	77,685.00
14 AÑOS	79,238.75
15 AÑOS	80,823.49
16 AÑOS	82,439.96
17 AÑOS	84,088.78
18 AÑOS	85,770.54
19 AÑOS	87,485.97

TABULADORES VIGENTES A PARTIR DEL PRIMERO DE OCTUBRE DE 2021

CAPITAN BOEING 737	
1 AÑO	97,885.30
2 AÑOS	99,882.95
3 AÑOS	101,921.41
4 AÑOS	104,001.43
5 AÑOS	106,123.91
6 AÑOS	106,123.91
7 AÑOS	106,123.91
8 AÑOS	106,123.91
9 AÑOS	106,123.91
10 AÑOS	108,246.39
11 AÑOS	110,411.28
12 AÑOS	112,619.52
13 AÑOS	114,871.92
14 AÑOS	117,169.33
15 AÑOS	119,512.75
16 AÑOS	121,902.98
17 AÑOS	124,341.06
18 AÑOS	126,827.86
19 AÑOS	129,364.42

COPILOTO BOEING 737	
1 AÑO	59,710.02
2 AÑOS	60,928.58
3 AÑOS	62,172.07
4 AÑOS	63,440.88
5 AÑOS	64,735.58
6 AÑOS	64,735.58
7 AÑOS	64,735.58
8 AÑOS	64,735.58
9 AÑOS	64,735.58
10 AÑOS	66,030.30
11 AÑOS	67,350.87
12 AÑOS	68,697.91
13 AÑOS	70,071.85
14 AÑOS	71,473.29
15 AÑOS	72,902.78
16 AÑOS	74,360.83
17 AÑOS	75,848.02
18 AÑOS	77,365.00
19 AÑOS	78,912.29

CAPITAN DC-9	
1 AÑO	88,292.41
2 AÑOS	90,094.32
3 AÑOS	91,932.98
4 AÑOS	93,809.09
5 AÑOS	95,723.58
6 AÑOS	95,723.58
7 AÑOS	95,723.58
8 AÑOS	95,723.58
9 AÑOS	95,723.58
10 AÑOS	97,638.09
11 AÑOS	99,590.85
12 AÑOS	101,582.66
13 AÑOS	103,614.33
14 AÑOS	105,686.57
15 AÑOS	107,800.32
16 AÑOS	109,956.34
17 AÑOS	112,155.45
18 AÑOS	114,398.56
19 AÑOS	116,686.53

COPILOTO DC-9	
1 AÑO	53,858.37
2 AÑOS	54,957.51
3 AÑOS	56,079.11
4 AÑOS	57,223.55
5 AÑOS	58,391.38
6 AÑOS	58,391.38
7 AÑOS	58,391.38
8 AÑOS	58,391.38
9 AÑOS	58,391.38
10 AÑOS	59,559.23
11 AÑOS	60,750.41
12 AÑOS	61,965.41
13 AÑOS	63,204.73
14 AÑOS	64,468.81
15 AÑOS	65,758.19
16 AÑOS	67,073.39
17 AÑOS	68,414.83
18 AÑOS	69,783.13
19 AÑOS	71,178.80
ASPIRANTE	20,175.71

Contrato Colectivo de Trabajo

ASPA-AVSA

2020-2024



CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO CELEBRADO ENTRE AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V Y LA ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO A.S.P.A 2020-2024

Í N D I C E

CAPÍTULO I **3**
DE LA CONTRATACIÓN 3

CAPÍTULO II **11**
DE LA CAPACITACIÓN, ADIESTRAMIENTO Y MOVIMIENTO DE PERSONAL 11

CAPÍTULO III **19**
DISTRIBUCIÓN DE LABORES 19

TABLA ÚNICA DE JORNADAS **39**
PARA PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010 39

TABLA ÚNICA DE DESCANSOS Y RECESOS **41**
APLICABLE PARA TODOS LOS PILOTOS 41

CAPÍTULO IV **43**
SALARIOS, PREVISIÓN SOCIAL Y APORTACIONES AL SINDICATO 43

CAPÍTULO V **52**
VACACIONES, PERMISOS, PASES Y DESCUENTOS 52

CAPÍTULO VI **60**
RIESGOS, PREVENCIONES GENERALES Y SEGURIDAD INDUSTRIAL 60

CAPÍTULO VII **66**
PENSIONES, JUBILACIONES Y RETIROS 66

CAPÍTULO VIII **70**
DERECHOS DE LOS PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010 70

CAPÍTULO IX **71**
ESQUEMA APLICABLE PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010 71

TABLA ÚNICA DE JORNADAS **83**
PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010 83

CAPÍTULO X **85**
DENOMINACIONES 85

APÉNDICE 1 **91**
LÍNEA DE ASCENSO 91

ANEXO NO. 1 **92**
TIEMPOS DE AMORTIZACIÓN 92

CONTRATO COLECTIVO CELEBRADO CON LA ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO

CAPÍTULO I

DE LA CONTRATACIÓN

ARTÍCULO 1. LA CONTRATACIÓN.- Aerovías de México S.A. de C.V., declara ser Sociedad Anónima de Capital Variable constituida conforme a las Leyes Mexicanas; que para el desempeño de sus fines tiene plurales plazas cuyas labores son de carácter profesional, de especialidad técnica o de íntima conexión con los Pilotos Aviadores; y que las plazas que se reconocen con ese carácter son y serán desempeñadas en su totalidad exclusivamente por miembros de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, (A.S.P.A.). La Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, declara ser organización sindical de trabajadores de la misma profesión, especialidad técnica y labores íntimamente conexas, y estar constituida conforme a la Leyes Mexicanas. Aerovías de México, S.A. de C.V., y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (A.S.P.A.) han convenido en celebrar el presente Contrato Colectivo de Trabajo que revisa y reforma el anterior y al efecto se reconocen recíprocamente el carácter de patrón y de organización sindical de trabajadores representativa del interés laboral de la profesión, especialidad técnica y labores íntimamente conexas, con plena capacidad, derecho y personalidad para obligarse en materia de trabajo, por lo tanto, son partes en este Contrato Colectivo de Trabajo, Aerovías de México, S.A. de C.V. y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (A.S.P.A.). La representación de la Asociación la tiene el Comité Ejecutivo o Comité Directivo, el cual puede delegarla a fines concretos en Comisionados, Delegados o Representantes Especiales. Todos los asuntos colectivos o individuales de carácter laboral serán tratados por la Empresa, con representantes de A.S.P.A.

ARTÍCULO 2. PLAZO DE VIGENCIA.- El presente Contrato Colectivo de Trabajo estará en vigor por tiempo indefinido y su período de vigencia iniciará a partir del **primero de octubre del dos mil veinte**, con independencia de su fecha de depósito; siendo revisado cada dos años. Esto sin perjuicio de la revisión salarial anual que señala el artículo 399 bis de la Ley Federal del Trabajo, misma que será cada treinta de septiembre.

> **TRANSITORIO.-** Por esta única ocasión, con carácter excepcional, ambas partes establecen que hasta el treinta de septiembre del dos mi veinticuatro se efectuará la siguiente revisión integral de Contrato Colectivo de Trabajo. Respecto a las revisiones salariales durante dicho período, las mismas se efectuarán de la siguiente manera:
>
> En cuanto a la revisión salarial correspondiente al 2020, el incremento salarial que la empresa otorgará a los salarios tabulares de los Pilotos será equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía correspondiente a la inflación acumulada en el periodo comprendido del 1 de

septiembre de 2019 a 31 de agosto del 2020 reportada en Diario Oficial de la Federación, dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre de dos mil veinte.

Para la revisión de los salarios y del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerovías de México, S.A. de C.V. y ASPA correspondiente al año 2021, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares de los Pilotos equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo comprendido del 1 de septiembre de 2020 al 31 de agosto del 2021 en el Diario Oficial de la Federación, más 1.00% (un punto por ciento) dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre del dos mil veintiuno.

Para la revisión de los salarios tabulares del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerovías de México, S.A de C.V. y ASPA correspondiente al año 2022, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares de los Pilotos equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo comprendido del 1 de septiembre de 2021 al 31 de agosto del 2022 en el Diario Oficial de la Federación, dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre del dos mil veintidos.

Para la revisión de los salarios y del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerovías de México, S.A. de C.V. y ASPA correspondiente al año 2023, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares de los Pilotos equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo comprendido del 1 de septiembre de 2022 al 31 de agosto del 2023 en el Diario Oficial de la Federación, más 1.00% (un punto por ciento) dicho aumento estará vigente a partir del primero de octubre del dos mil veintitres.

Las partes acuerdan que en caso de una inflación desmedida (entendiendo como tal una inflación publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el periodo Septiembre a Agosto igual o mayor al 6.01% (seis punto cero uno por ciento promedio anual) se reunirán para negociar lo conducente teniendo un plazo máximo de 60 días naturales contados a partir del 01 de Octubre del año que se trate para acordar el incremento correspondiente a ese periodo.

Las partes están de acuerdo en que la siguiente revisión integral del Contrato Colectivo se hará hasta el 30 de septiembre de 2024.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.- Las reglas de este Contrato Colectivo comprenden y se aplican a todas las plazas reguladas, y en su caso, a los Pilotos que las desempeñan. Establecen las normas para la asignación de las plazas y designación de las comisiones, siendo privilegio de los miembros de la Asociación, desempeñarlas. Los Pilotos asignados a plazas conforme a las reglas de este Contrato Colectivo; los que tengan licencia sindical para

ocupar plazas de comisión y permiso sindical para plazas de confianza, se rigen también por las normas de este Contrato Colectivo.

ARTÍCULO 4. CAMPO TERRITORIAL DE APLICACIÓN.- Son objeto de este Contrato los servicios originados por los permisos, autorizaciones y concesiones otorgados a la Empresa por la Autoridad correspondiente y que se desempeñan por los Pilotos dentro de su especialidad. Por lo tanto, se aplica en todas las operaciones que se realicen siempre que la Empresa tenga el carácter de patrón.

ARTÍCULO 5. EQUIPO DE TRABAJO.- Lo constituyen los aviones, los simuladores, entrenadores y/o E.P.C. que opera la Empresa, así como en lo sucesivo llegare a operar; también incluye los manuales del avión, de adiestramiento, de operaciones, dispositivos electrónicos**, maletas, portafolios y uniformes que utilizan los Pilotos para el desempeño de sus labores.

En lo que se refiere al número de aviones incorporados en la flota de Aerovías de México, S.A. de C.V., la Empresa se compromete que, a partir del mes de octubre del año 2011 y en lo sucesivo, mantendrá una flota mínima de 60 aviones, en el entendido que el parámetro de medición de este compromiso será revisable entre empresa y sindicato al término de cada año calendario. En ningún momento a partir del primero de octubre del 2008 al 2011, la flota mínima podrá ser menor de 50 (cincuenta) aviones.

Las partes están de acuerdo en que a la firma del presente convenio también se celebrará y firmará el convenio para la introducción de un nuevo jet de cabina angosta con capacidad mayor a 99 asientos, diferente a familia 737 en Aerovías de México.

Las partes reconocen para todos los efectos legales, laborales y operativos a que haya lugar, que la denominación 737, B737 o Boeing 737 incluye a todos los equipos de esa familia con independencia de la serie o modelo del que se trate o el nombre comercial que se le pueda llegar a asignar en un futuro y podrán ser operados indistintamente por los pilotos habilitados para operar el B737 (incluido el equipo conocido como 737 MAX).

Este acuerdo de voluntades se hace extensivo para la interpretación de cualquier convenio, contrato, minuta o acuerdo celebrado entre las partes en el que se haga mención de cualquier equipo de la familia B737.

La Empresa se compromete a que Aerolitoral S.A. de C.V. (Aeroméxico Connect) no tendrá aviones con capacidad superior a 99 asientos.

Todas las rutas de Grupo Aeroméxico que requieran ser operadas por un tercero fuera del grupo, con aviones de bandera mexicana, con aviones de más de 99 asientos, únicamente podrán ser voladas por Pilotos de Aerovías de México S.A. de C.V.

> **TRANSITORIO:** Para la implementación de la utilización de medio electrónicos, se elaborará el reglamento de uso y aplicación en coordinación con la Empresa y Sindicato.

ARTÍCULO 6. CLASIFICACIÓN LABORAL.- Las plazas de la profesión se clasifican en la siguiente forma:

a) **PLAZAS DE CONFIANZA.-** 1 (un) Director de Seguridad Aérea, 1 (un) Gerente de Operaciones, 1 (un) Jefe de Pilotos, 1 (un) Subjefe de Pilotos, 1 (un) Jefe de Capacitación y Adiestramiento, 1 (un) Subjefe de Capacitación y Adiestramiento, 1 (un) Jefe de Equipo por cada tipo de avión que opera la Empresa o sus equivalentes y 1 (un) Subjefe de Equipo por cada excedente de 250 (doscientos cincuenta) Pilotos o fracción para equipos de cabina angosta o sus equivalentes y por cada excedente de 180 (ciento ochenta) Pilotos para equipos de cabina ancha o sus equivalentes, 1 (un) Jefe de Estándares de Vuelo, 1 (un) Coordinador de Factores Humanos en Operaciones de Vuelo, 1 (un) Auditor Líder en Operaciones de Vuelo que podrá ser un Piloto activo y/o jubilado de Aerovías de México, S.A. de C.V.,1 (un) Coordinador de Enlace Tripulaciones, independientemente de la denominación que a estas plazas se les dé en el futuro, previo acuerdo con A.S.P.A..

1. Los Pilotos con permiso sindical para desempeñar labores de Director de Seguridad Aérea, Gerente de Operaciones, Jefe de Pilotos, Subjefe de Pilotos, Jefe de Capacitación y Adiestramiento, Subjefe de Capacitación y Adiestramiento, Jefes y Subjefes de Equipo, Jefe de Estándares de Vuelo, Coordinador de Factores Humanos en Operación de Vuelo, Auditor Líder en Operaciones de Vuelo (en caso de ser Piloto activo) y el Coordinador de Enlace Tripulaciones continuarán siendo miembros de A.S.P.A.

2. La Empresa designará de entre los Capitanes Asesores, a los Jefes y Subjefes de Equipo, así como al Jefe de Estándares de Vuelo, la Empresa pagará por este concepto la bonificación correspondiente.

3. Aquellos Pilotos que sean invitados por la Empresa para ocupar cualquier otro puesto no estipulado en el presente Contrato Colectivo, podrán obtener autorización de A.S.P.A. previo convenio por escrito, celebrado con la Empresa.

b) **PLAZAS DE BASE.-** Las de Capitán, Copiloto en funciones de Primer Oficial, Piloto de Refuerzo, Asesores y las demás son labores profesionales establecidas en este Contrato.

1. Con excepción de los casos expresamente previstos en los incisos anteriores, ningún otro trabajador o funcionario de la Empresa podrá desempeñar labores profesionales de los Pilotos Aviadores, comprendidos en ella: la conducción en todas sus fases, el adiestramiento de vuelo, la asesoría o instrucción de vuelo y en tierra, las conferencias previas a ruta, de adiestramiento, de simulador o avión, etc.

ARTÍCULO 7. CONTRATACIÓN.- Al generarse nuevas plazas o vacantes, se notificará a A.S.P.A., quien propondrá candidatos a la Empresa por conducto del Jefe de Pilotos para dicha contratación, que reúnan los requisitos previos que fija este Contrato Colectivo.

La Empresa de no tener objeción fundada deberá aceptarlos en forma provisional hasta que los candidatos propuestos aprueben los exámenes correspondientes. La Empresa, en igualdad de condiciones, otorgará preferencia para ser contratados a los hijos y demás familiares de Pilotos miembros de A.S.P.A., fallecidos, pensionados, jubilados, activos, retirados e incapacitados.

ARTÍCULO 8. ASPIRANTE, REQUISITOS.- Los Pilotos aspirantes deberán llenar los siguientes requisitos:

a) Acompañar a su solicitud carta de presentación de A.S.P.A.

b) Tener 18 (dieciocho) años como mínimo.

c) Comprobar su calidad de mexicano por nacimiento.

d) Poseer licencia de Piloto Aviador Comercial en vigor expedida por la autoridad competente.

e) Aprobar satisfactoriamente el examen médico correspondiente.

f) Aprobar el examen de inglés general, técnico aeronáutico y demás asignaturas que señale el programa de adiestramiento.

g) Comprobar haber concluido estudios de preparatoria o equivalente.

h) Poseer Cédula Profesional o autorización definitiva o provisional expedida por la Dirección General de Profesiones para ejercer la carrera de Piloto Aviador.

TRANSITORIO.- En relación a la petición de la empresa de incluir como requisito de contratación, que el aspirante cuente con la constancia de antecedentes no penales federales, situación que obedece a los hallazgos de la auditoría de IOSA y considerando las objeciones legales planteadas por ASPA, las partes procederán a determinar la procedencia de este requisito con objeto de resolverlo en un plazo de 60 (sesenta) días contados a partir de la firma del presente convenio.

ARTÍCULO 9. ASPIRANTE, DURACIÓN.- Los aspirantes serán contratados por un período de hasta 90 (noventa) días; una vez calificados se pagará el salario de la categoría correspondiente, en forma retroactiva a la fecha del primer vuelo productivo.

ARTÍCULO 10. ASPIRANTE, APROBACIÓN.- Los aspirantes obtendrán contratación permanente al término de sus contratos como tales, si sus aptitudes y eficiencia hubieren sido

satisfactorias y si pasan satisfactoriamente los exámenes teóricos y prácticos que comprende el programa de adiestramiento; en caso contrario serán dados de baja sin responsabilidad para la Empresa.

ARTÍCULO 11. RECONTRATACIÓN.- Es potestad de la Empresa recontratar a un Piloto que haya renunciado a la misma y que sea miembro de A.S.P.A. al momento de la recontratación si ésta se realiza dentro de los 3 (tres) meses siguientes a la renuncia; regresará si existe la vacante para ocupar un puesto de la categoría que ostentaba o a la categoría inmediata inferior; en su caso, devolverá a la Empresa las cantidades erogadas por concepto de finiquito.

ARTÍCULO 12. RECONTRATACIÓN, PREFERENCIA.- Los Pilotos separados de Aerovías de México S.A. de C.V., por reajuste, tendrán preferencia para reingresar al servicio, previo adiestramiento y acreditando ser miembros de A.S.P.A. al tiempo de la recontratación.

ARTÍCULO 13. ANTIGÜEDAD.- Es el tiempo total de servicios que se computa a partir de la fecha de ingreso del Piloto a la Empresa.

ARTÍCULO 14. INTERRUPCIÓN DE ANTIGÜEDADES.- Se interrumpe la acumulación de las antigüedades, con las consecuencias correspondientes, en los siguientes casos:

a) Por suspensiones disciplinarias, después del tercer día acumulado en un año calendario.

b) Por ausencias por permisos sin goce de sueldo después del trigésimo día en un año de calendario, salvo casos de permiso a Pilotos llamados al Servicio Militar por emergencia nacional, permisos sindicales y judiciales.

c) Por suspensión del Contrato de Trabajo, por causas imputables al Piloto debidamente comprobadas. No se considerarán como causas imputables las derivadas de enfermedad o accidente.

Los ajustes derivados de la aplicación de este Artículo se harán de inmediato.

ARTÍCULO 15. RECUPERACIÓN DE ANTIGÜEDAD.- Cuando la antigüedad del Piloto haya sido afectada, éste podrá recuperarla de la siguiente manera:

a) Por sanción disciplinaria: se recuperará a razón de 7 (siete) días por cada 2 (dos años ininterrumpidos sin incurrir en falta, adicionando un día por cada año que se mantenga esta situación.
b) Por permiso: se recuperará a razón de 7 (siete) días por cada año ininterrumpido sin incurrir en falta, adicionando un día por cada año que se mantenga esta situación.

En ambos casos no será acumulativo para cualquier otro efecto.

TRANSITORIO.- Los Pilotos afectados en su antigüedad derivada del Convenio de Protección a la Fuente de Trabajo y al Empleo de fecha 30 de octubre del 2001, recuperarán su antigüedad al doble de lo marcado en el inciso b) del presente artículo, es decir: se recuperará a razón de 14 (catorce) días por cada año ininterrumpido sin incurrir en falta, adicionando 2 (dos) días por cada año que se mantenga esta situación (quedando sin efecto cualquier acuerdo anterior a este respecto).

ARTÍCULO 16. ANTIGÜEDAD EN CASO DE FUSIÓN.- En caso de una fusión entre Aerovías de México S.A. de C.V. y otra u otras Empresas con cláusula similar o sin ella, la antigüedad contará para todos sus efectos conforme al Artículo 13 del presente Contrato Colectivo de Trabajo.

ARTÍCULO 17. ESCALAFÓN.- Formularlo es derecho exclusivo de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México y, conforme al mismo, la Empresa cubrirá las plazas contratadas que requiera. Se regirá por las siguientes reglas:

a) A.S.P.A. dará a conocer a la Empresa el escalafón de sus Pilotos miembros contratados permanentemente en la misma y que serán los titulares de las plazas correspondientes. Dicho escalafón se incluirá en las publicaciones de este Contrato y se actualizará cada 2 (dos) años.

b) Un Piloto ingresará al escalafón en el momento de obtener contratación como tal, asignándosele el número correspondiente.

c) En caso de que varios Pilotos ingresen en el escalafón el mismo día, tendrá menor número el de mayor edad cuando provenga de la bolsa de trabajo de A.S.P.A. de México y, en caso de provenir de Aerolitoral S.A de C.V. (Aeromexico Connect), mantendrán su orden escalafonario en conformidad con el Art 13 del CCT de Aerolitoral S.A. de C.V. (Aeromexico Connect).

d) Cuando un Piloto haya dejado de prestar sus servicios en la Empresa, se seguirán las siguientes reglas:

1. En caso de despido justificado y definitivo, el Piloto no ocupará en la Empresa plaza regida por este Contrato, salvo reconsideración de la misma y con aprobación de A.S.P.A.

2. En caso de reajuste, conservará su número escalafonario exclusivamente en A.S.P.A. mientras sea miembro de la Asociación, sin responsabilidad para la Empresa.

3. En caso de convenio o reajuste legal aprobado por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje para reducir plazas, se guardarán las preferencias escalafonarias, de manera que la reducción de números de plazas en la planta de la Empresa afecte a los Pilotos en orden inverso de los derechos de escalafón.

4. Las ausencias por enfermedad, permisos sin goce de sueldo y las suspensiones por sanciones, no afectan los derechos escalafonarios.

e) Los Pilotos con categoría de Capitán o Copiloto podrán posponer su promoción inmediata de acuerdo a la línea de plazas de ascenso (Apéndice 1) sin perder números escalafonarios ni el derecho a ascender y será potestad de los mismos ocupar su lugar cuando existan vacantes. En caso de no aceptar el ascenso a Capitán mantendrá el salario de la categoría que ha venido desempeñando.

f) En caso de que no haya candidatos para cubrir las vacantes necesarias en el equipo correspondiente, será obligatorio para los Pilotos de mayor número escalafonario cubrirlas de acuerdo al orden inverso del escalafón.

18. EXCLUSIÓN.- La Empresa se obliga a separar definitivamente al Piloto que renuncie a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México o sea expulsado de la misma, sin responsabilidad de la Empresa para con el excluido, al recibir solicitud por escrito firmada por el Secretario General de A.S.P.A. o quien, en su caso, conforme a los Estatutos lo sustituya.

CAPÍTULO II

DE LA CAPACITACIÓN, ADIESTRAMIENTO Y MOVIMIENTO DE PERSONAL

ARTÍCULO 19. DE LA CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO.- La Empresa proporcionará a sus Pilotos capacitación y adiestramiento, acorde con los términos consignados en la Ley Federal del Trabajo, la Ley de Aviación Civil y demás Leyes y reglamentos aplicables. Para su desempeño y al efecto, proporcionará a través del Centro de Capacitación Alas de América S.A. de C.V. (Aeroméxico Capacitación), las instalaciones, que requieran los planes y programas aprobados. Los planes y programas de capacitación y adiestramiento que con este motivo lleguen a implantarse, tendrán como finalidad:

a) Actualizar y perfeccionar los conocimientos y habilidades del Piloto en su actividad; así como proporcionarle información sobre la aplicación de nueva tecnología en ella.

b) Preparar al Piloto para ocupar una vacante o puesto de nueva creación, así como utilización de equipo con nuevas características técnicas.

c) Prevenir riesgos de trabajo.

d) Incrementar la productividad.

e) Mejorar la aptitud del Piloto.

f) Conservar e incrementar su eficiencia.

ARTICULO 19 Bis.- E LEARNING.- Con la finalidad de incrementar la productividad y mejorar la calidad de vida de la planta, las partes acuerdan que los adiestramientos teóricos que sean dispuestos a los pilotos por medio de herramienta E LEARNING no serán considerados como adiestramientos de tierra para ningún efecto. El tiempo destinado no se considerará como parte de la jornada de servicio. Será obligación de los pilotos cursar dichos adiestramientos dentro de la periodicidad que indique el Manual de Adiestramiento Pilotos vigente.

Se pagará una compensación de 0.55% (cero punto cincuenta y cinco por ciento) del salario tabular de la categoría que ostente el piloto por cada hora de adiestramiento cubierto en esta modalidad. Los temas, periodicidad y duración de cada curso estarán reflejados en el Manual de Adiestramiento Pilotos.

A los Pilotos provenientes de Aerolitoral y los que provengan de la Banca de Desempleo de ASPA, durante su adiestramiento inicial, se les pagará la compensación a que refiere el párrafo anterior al mismo tiempo que se pague el salario retroactivo como lo establece el artículo 9 del Contrato Colectivo de Trabajo. El salario que servirá de base para el pago de la compensación será el salario de aspirante que el piloto hubiese recibido durante su adiestramiento.

TRANSITORIO.- Dentro de los 180 días siguientes a la firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024 la Gerencia de Operaciones de Vuelo a través del Jefe de Adiestramiento dirigirá la implementación de la herramienta de E LEARNING así como el reglamento correspondiente en conjunto y coordinación con ASPA de México. La entrada en producción de esta herramienta de capacitación dependerá de los tiempos requeridos para el análisis de riesgo, implementación de la herramienta y registro del programa ante las autoridades correspondientes.

Una vez implementada la herramienta de E Learning quedará sin efecto lo establecido en el Programa de Productividad celebrado entre Aeroméxico y ASPA el 20 de julio de 2016 en su numeral 1 inciso 1) Adiestramiento E Learning.

ARTÍCULO 20. CAPACITACIÓN DE RECALIFICACIÓN.- Los Pilotos que pierdan su capacidad de vuelo por haber dejado de volar durante el tiempo establecido por la normatividad aplicable, se someterán al programa de capacitación y/o adiestramiento estipulado en el Manual de Adiestramiento Pilotos para demostrar que poseen la capacidad técnica y práctica requerida para el desempeño de su categoría.

ARTÍCULO 21. IMPARTICIÓN CAPACITACIÓN.- La Capacitación a que se refiere este Capítulo y el Manual de Adiestramiento, la deberá impartir la Empresa con elementos y sistemas propios.

Cuando la Empresa lo requiera, deberá convenir con A.S.P.A. la utilización de elementos o sistemas contratados con Terceros que se ajusten a los Planes y Programas convenidos entre A.S.P.A. y la Empresa.

TRANSITORIO.– La empresa brindará todas las facilidades para que en un plazo de 180 días se establezcan las condiciones para que los Asesores Externos, cuenten con representación de ASPA de México sin que esto repercuta en su condición actual de jubilados ante el IMSS.

ARTÍCULO 22. ADIESTRAMIENTO PERIÓDICO Y/O RECALIFICACIÓN.- Con el objeto de mantener permanentemente calificados a sus Pilotos, la Empresa proporcionará 1 (un) adiestramiento periódico por año bajo la metodología AQP, por sus siglas en inglés. Los adiestramientos se otorgarán de acuerdo a los manuales y programas de capacitación y adiestramiento aprobados por A.S.P.A. y Empresa y los exámenes que para tal fin establezca la Empresa.

La Empresa se obliga a proporcionar dentro de los quince primeros días de cada año calendario, una relación desglosada y por escrito de los adiestramientos periódicos que fueron impartidos a los Pilotos en el año anterior.

ARTÍCULO 23. PLANTA DE PLAZAS.- Es el número total de plazas establecidas por la Empresa conforme a sus necesidades, en razón de su estructura operativa y de las características técnicas de su equipo, ocupadas por los Pilotos conforme a este Contrato.

Para los efectos de la planta de plazas se considerarán únicamente las plazas de base excluyendo las plazas de confianza contractuales (Artículo 6 inciso "a") y las no contractuales, así como las de Pilotos en puestos sindicales.

ARTÍCULO 24. VACANTES.- PROCEDIMIENTO.- Las vacantes que se generen por necesidades de la operación deberán ser boletinadas y notificadas a A.S.P.A., conforme al procedimiento que se establece:

a) Las vacantes en puesto de ascenso se cubrirán por riguroso orden de escalafón.

b) Es línea de plazas de ascenso, la que se enlista en el Apéndice 1.

c) La Empresa notificará por escrito a A.S.P.A. con la mayor anticipación posible la existencia de las plazas y la fecha para realizar el movimiento.

d) Con objeto de llevar a cabo una planeación coordinada de la introducción de equipo a la flota de la Empresa, ésta notificará a A.S.P.A. con la mayor anticipación posible la fecha de inicio de operaciones, integrándose A.S.P.A. con las áreas involucradas.

e) Los Pilotos que no aprueben el adiestramiento que corresponda a la promoción, permanecerán en su categoría hasta que consideren estar aptos, para su siguiente oportunidad, dentro de un lapso no mayor a 6 (seis) meses o hasta que exista la vacante; en ambos casos se tendrá derecho a la Comisión Técnica.

Ambas partes analizarán cada caso cuando se trate de Pilotos reincidentes para determinar la cobertura del impacto económico generado por la inhabilitación en los adiestramientos.

f) En el caso del Piloto de nuevo ingreso en adiestramiento inicial, el Piloto sólo contará con una oportunidad y en caso de resultar inhabilitado, la Empresa enviará a A.S.P.A. los resultados de los exámenes correspondientes y en caso de que la inhabilitación proceda, el Piloto será separado de la Empresa con el pago que conforme a la Ley corresponde.

g) En caso de no aprobar el adiestramiento que motivó la inhabilitación marcada en el inciso e), no podrá ser considerado para ninguna promoción dentro de los 2 (dos) años siguientes.

h) Para dar cumplimiento a los incisos a) y b) de este Artículo, se deberá cumplir con los tiempos de amortización pactados entre Empresa y Sindicato, los cuales se contemplan en el Anexo No. 1, las únicas excepciones a lo anterior serán:

1) En el caso de los Capitanes, de no existir candidatos que cumplan con los tiempos de amortización, los ascensos serán por estricto orden escalafonario.

2) Para el primer ascenso a Capitán, no será limitante el no haber cumplido el tiempo de amortización de su último adiestramiento inicial recibido.

3) Los Copilotos tendrán su oportunidad para ascenso a Capitán, por estricto orden escalafonario.

4) Los tiempos de amortización, contarán a partir de la fecha de inicio del adiestramiento respectivo.

i) Dentro de los doce meses anteriores a la fecha de retiro (60 años o la que hayan comprometido por escrito, conforme al artículo 112 o 139 según sea el caso) los Pilotos, no podrán ser elegibles para recibir el adiestramiento inicial a cualquier equipo superior al de su asignación, sin embargo, al producirse la vacante se pagará el salario del equipo correspondiente al Piloto que escalafonariamente le hubiere correspondido la promoción. Lo anterior no aplicará a Pilotos que se encuentren comisionados por la Empresa en un equipo inferior al que le corresponde por escalafón. En el caso del primer ascenso a Capitán esta limitante no aplica.

j) Aquellos Pilotos que al cierre de convocatoria tengan la calidad de (Piloto en seguimiento) “Tracking Pilots” según la definición adoptada por el manual de adiestramiento de Pilotos vigente, no serán elegibles a ninguna promoción, en tanto esa condición subsista.

k) Los lineamientos operativos y administrativos para el funcionamiento y aplicación de este artículo se encuentran plasmados en el Reglamento de Convocatorias que ambas partes reconocen.

TRANSITORIO: El Reglamento de Convocatorias será firmado por las partes e iniciará su vigencia en la misma fecha que se firma el presente Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024.

ARTÍCULO 25. REDUCCIÓN DE PLANTA.- En caso de que sea necesario reducir la planta de plazas o la categoría de éstas, la Empresa procederá de acuerdo con A.S.P.A. y, a falta de convenio, conforme a las disposiciones de este Contrato y la Ley Federal del Trabajo. Los Pilotos que queden separados del servicio por causa de reajuste tienen derecho a que la Empresa les cubra una indemnización de 4 (cuatro) meses, más 20 (veinte) días por año de servicio, calculado con salario ordinario y proporcionará pases para ellos y sus familiares de primer grado a quienes sostenga económicamente, hasta el lugar que designen dentro del País y dentro de las rutas de la Empresa. Asimismo, cubrirá los gastos de traslado del menaje de casa.

No se efectuará ninguna reducción de planta mientras existan Pilotos que físicamente no hayan sido reubicados en el equipo que les corresponda.

ARTÍCULO 26. ASESOR-INSTRUCTOR.- Para la selección de un Asesor-Instructor la empresa emitirá una convocatoria y los candidatos se someterán a un proceso de selección. Los Capitanes que acrediten el proceso de selección y sean designados por la Empresa deberán obtener el permiso **o licencia** de ASPA para desempeñar esta comisión. Los Pilotos que pueden participar en el proceso de selección serán los capitanes calificados en el equipo con una experiencia mínima de 200 (doscientas) horas de vuelo al mando en el equipo de asignación. Se designará un Asesor-Instructor por cada 17 (diecisiete) Pilotos o fracción en cada equipo que opere la Empresa, con el propósito de garantizar la impartición de adiestramientos periódicos, asesoramientos en ruta una vez al año, recalificaciones e iniciales; pudiendo incrementar el número de Asesores-Instructores en función del ingreso de Pilotos, acordándolo entre la Empresa y ASPA. El piloto desempeñará esta comisión por un lapso no mayor de 6 (seis) años consecutivos; con un intervalo de 18 (dieciocho) meses podrá ser designado nuevamente para esa comisión. En caso de no haber candidatos, el intervalo se reducirá a 12 (doce) meses.

Cuando un Piloto que desempeñe esta comisión y **sea promovido a cualquier equipo en la flota de la Empresa, podrá ser nombrado como Asesor-Instructor por un período que no excederá de 24 (veinticuatro) meses contados a partir de su calificación en simulador como Asesor-Instructor en la nueva flota, al término del cual aplicará el descanso del párrafo anterior.**

Cuando la Empresa requiera de Asesores-Instructores para nuevos equipos o rutas que requieran nuevas técnicas de operación, lo solicitara a ASPA, a fin de que esta los proporcione dentro de un plazo de 30 (treinta) días.

Si ASPA no los proporciona en el plazo establecido, la Empresa podrá contratar otros asesores de vuelo por el tiempo estrictamente necesario y que no excederá de 120 (ciento veinte) días, para capacitar a los Pilotos de la Empresa.

En caso de que en la incorporación de nuevo equipo estuviese incluido el adiestramiento a cargo de la vendedora o arrendadora, los Pilotos entrenadores extranjeros podrán capacitar a todos los Pilotos de la Empresa, entre ellos a los que deban ser Asesores-Instructores para dicho equipo, por un plazo no mayor de 120 (ciento veinte) días, después de este término la capacitación será impartida por Asesores - Instructores de la planta.

En caso de que la Empresa requiera realizar un número de adiestramientos iniciales o de transición mayor a la capacidad máxima histórica (entendiendo como tal más de 16 pilotos iniciando adiestramiento en el mismo mes en la flota 787 y/o más de 20 pilotos iniciando adiestramiento en el mismo mes en la flota 737) la empresa podrá adoptar el esquema Full Wet Training para capacitar en un nuevo equipo o posición a los pilotos que excedan del límite señalado.

TRANSITORIO.- Los Asesores Instructores que se encuentren desempeñando esta comisión a la firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, podrán solicitar a ASPA de México la extensión de su

permiso o licencia vigente para completar el periodo máximo de 6 años señalado en el primer párrafo del artículo 26 del Contrato Colectivo de Trabajo.

Las partes están de acuerdo en que a partir de la firma del presente convenio los pilotos al servicio de Aerovías de México recibirán adiestramiento impartido por Asesores Externos de acuerdo a las facultades definidas en el Manual de Adiestramiento Pilotos vigente.

Las partes están de acuerdo en que Aerovías de México dispondrá de un límite máximo de 20 (veinte) Asesores Externos por flota.

Este acuerdo deja sin efecto la limitante de tiempo de servicios (24 meses) y cantidad de asesores externos (12 en flota B737 y 10 en flota B787) definida en el artículo transitorio de Facilidades de Crecimiento contenido en el convenio de revisión contractual celebrado el 2 de octubre de 2018.

ARTÍCULO 27. ASESORES-INSTRUCTORES.- En cuanto a los deberes y responsabilidades de los Asesores-Instructores deberá aplicarse lo que establece el Manual de Adiestramiento de la Empresa, aprobados por A.S.P.A. y la Empresa.

Para los asesores activos de las flotas que se operen en la Empresa lo siguiente:

En caso de cancelación a la presentación en sesiones de simulador se acumularán las horas de simulador canceladas al tempo de vuelo mensual del asesor para efectos de pago si es que el acumulado excediera de la jornada ordinaria de vuelo mensual.

Para efectos del pago de tiempo extra acumulado en la cláusula TERCERA del convenio celebrado entre las partes el 29 de enero del 2018, para Asesores – Instructores, las sesiones canceladas a la presentación acumularán al número de sesiones impartidas.

ARTÍCULO 28. ASESORES, INTERCAMBIO.- Previo acuerdo con A.S.P.A., la Empresa podrá comisionarlos temporalmente para que actúen como Asesores- Instructores con otras Empresas.

Se convendrán con A.S.P.A. los adiestramientos en aviones de otras Empresas o adiestramientos fuera de la República Mexicana.

ARTÍCULO 29. CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO FUERA DE BASE.- En caso de adiestramientos colectivos o individuales fuera de base, la Empresa lo convendrá con A.S.P.A.

ARTÍCULO 30. COMISIÓN TÉCNICA.- La Comisión Técnica conocerá y resolverá necesariamente las inconformidades que presenten los Pilotos por sí mismos a través de sus Representantes, por resultar inhabilitados en los exámenes para asignación de plaza o después de Adiestramiento periódico, así como los demás casos que otras normas del Contrato le confieren al respecto. Para el desarrollo de esta comisión, se cumplirá con el procedimiento establecido en la presente Cláusula.

COMPETENCIA

La Comisión Técnica conocerá y resolverá necesariamente las inconformidades que presenten los Pilotos por si mismos o por sus Representantes por resultar inhabilitados en los exámenes para asignación de plaza o después de Adiestramiento Periódico. Asimismo, como en los demás casos en que otras normas del Contrato le confieran al respecto.

TRÁMITE

El Piloto afectado presentará la inconformidad por escrito en forma fehaciente a A.S.P.A. DE MÉXICO, con copia a la Empresa, dentro de los 5 (cinco) días hábiles posteriores a la notificación por escrito que se le haga del resultado del examen.

A.S.P.A. DE MÉXICO pedirá la integración de la Comisión Técnica, la cual deberá reunirse y emitir su dictamen dentro de los 15 (quince) días de calendario siguientes a la fecha en que se presentó la inconformidad.

INTEGRACIÓN

La Comisión Técnica se integrará por un representante de A.S.P.A. DE MÉXICO, el cual deberá tener la categoría de Capitán y Comandante en funciones, calificado en el equipo involucrado en el problema, por un representante de la Empresa con la misma clasificación y por un tercer miembro, designado por acuerdo de las partes, quien deberá tener la misma Categoría.
No podrán tomar parte de éstas, los Asesores-Instructores ni el Piloto Examinador que hayan intervenido en el caso que motivó la inconformidad.

ACTUACIÓN DE LA COMISIÓN

La Comisión Técnica constatará que al Piloto se le hubiera dado la instrucción de adiestramiento y práctica adecuada y suficiente conforme al plan y Programa de Adiestramiento, para las pruebas a que se somete y, en su caso, ordenará reponer o completar el adiestramiento, emitiendo su dictamen.

Si en todo lo anterior no se hubiera encontrado alguna anomalía, la Comisión Técnica practicará las evaluaciones cuya realización adecuada por el Piloto puedan comprobar su capacidad y aptitud. Con este propósito, antes de emitir su dictamen, presenciará un nuevo examen que se haga al Piloto en aquella fase del Adiestramiento en la que se haya registrado la inhabilitación, solicitando a la Empresa las facilidades necesarias.

EQUIDAD

En todos los aspectos de la intervención de la Comisión Técnica se considerarán los planes, programas y técnicas convenidas entre la Empresa y A.S.P.A. DE MÉXICO publicadas en los

Manuales de Adiestramiento, de Vuelo del Equipo y de los demás Manuales de la Empresa, así como la imparcialidad en la apreciación de hechos y circunstancias.

RESOLUCIÓN

Una vez analizadas las actuaciones y pruebas efectuadas, la Comisión Técnica votará emitiendo un voto cada miembro. El dictamen se tomará por unanimidad o por mayoría de votos, ratificando o rectificando la resolución impugnada, notificando las partes la resolución emitida. En caso de rectificación, la Comisión Técnica determinará el adiestramiento necesario para corregir las deficiencias que hubiera observado.

Las partes aceptarán la resolución de la Comisión Técnica con la fuerza y validez de una resolución de arbitraje.

De ratificarse la inhabilitación en la fase de ¨habilitación en ruta por promoción¨, ambas partes se obligan a establecer el procedimiento a seguir después de la ratificación de la comisión técnica. En caso de no existir “equipo de asignación previa” se aplicará el procedimiento antes mencionado en este párrafo.

En caso de que la comisión técnica rectifique el resultado que derive de un adiestramiento, ambas partes se obligan a cumplir las resoluciones que emanen de esta Comisión.

FACILIDADES A LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN

La Empresa dará las facilidades al representante de A.S.P.A. DE MEXICO, al representante de la Empresa y al tercer miembro para cumplir su cometido.

CAPÍTULO III

DISTRIBUCIÓN DE LABORES

ARTÍCULO 31. BASE DE RESIDENCIA.- La Base de Residencia de los Pilotos, será el Distrito Federal y zonas conurbadas del Valle de México. El Piloto que viva fuera de esta área deberá tener teléfono registrado en la Empresa, por el cual se le pueda localizar. En caso de requerir la Empresa cambio de Base de Residencia o implantación de bases temporales, convendrá con A.S.P.A. las condiciones para establecerlas.

Cuando se convenga el establecimiento de Bases de Residencia fuera de la Ciudad de México, para cambiar a los Pilotos, la Empresa boletinará las vacantes, indicando la duración mínima y la probable. De entre los Pilotos que soliciten el cambio, la Empresa preferirá a los de menor número escalafonario que estén calificados en el equipo y tengan la categoría que se requiera. Si ninguno de los Pilotos solicita el cambio dentro de un plazo de 30 (treinta) días posteriores a la emisión del boletín, la Empresa designará los de mayor número de escalafón que estén calificados en el equipo y tengan la categoría que se requiera para las nuevas bases de residencia, quienes quedarán obligados a realizar el cambio. Su traslado se realizará a los 30 (treinta) días de hecha la designación y, si el Piloto lo solicita, se le concederá permiso con goce de sueldo en los últimos 7 (siete) días para que pueda arreglar sus asuntos y gestionar su traslado.

Si la Empresa asigna al Piloto, por causas ajenas a éste, el regreso antes del plazo mínimo que se hubiera boletinado, le cubrirá como compensación total el importe de la cuota fija que se hubiere convenido por los meses que faltaron.

> **TRANSITORIO.** Derivado de la implementación del sistema PBS ambas partes acuerdan que dentro de los siguientes 6 meses a partir de la firma del presente CCT se planteará un esquema de “DESTINO VOLUNTARIO TEMPORAL” de acuerdo a los resultados obtenidos del análisis efectuado por la comisión comprendida por A.S.P.A., AVSA y el proveedor del servicio de asignación de tripulaciones. A.S.P.A. Y AVSA acuerdan añadir en la sección de definiciones, el término “DESTINO VOLUNTARIO TEMPORAL” y elaborar el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 32. JORNADA DE VUELO MENSUAL.- La jornada ordinaria mensual de vuelo se computará por mes calendario a partir de las 00:01 horas TLM del primer día del mes y hasta las 24:00 horas TLM inclusive del último día del mes y será el tiempo efectivo de vuelo total del Piloto. (Tabla Única de Jornadas correspondiente). Para efectos de pago de los vuelos que abarquen el día último del mes en curso y el primer o primeros días del mes siguiente, se contabilizará dentro del día en que se inició la jornada de servicio.

La jornada de vuelo mensual asignable podrá ser de 90 (noventa) horas para toda la planta de Pilotos, con excepción de Pilotos en puestos de Confianza. Las horas que se generen como DH (Dead Head) no limitan la jornada mensual asignable, pero sí se acumulan para efectos de pago.

ARTÍCULO 33. JORNADA DE VUELO, CÓMPUTO.- Para los efectos de cómputo de la jornada de vuelo diaria y mensual, se acreditará el 100% del tiempo efectivo de vuelo cuando los Pilotos formen parte de una tripulación como Asesores, Capitanes, Primer Oficial, Piloto Complemento, Observador, Piloto Extra, de Refuerzo o cuando formen parte de una Tripulación Múltiple, en servicio de adiestramiento de vuelo, adiestramiento de simulador o vuelo de ruta. Este crédito nunca será menor al tiempo marcado en el itinerario o asignación original.

Sólo se acreditarán 2:10 horas de vuelo diarias a la jornada de vuelo mensual, por cada día de vacaciones que tenga el Piloto. En caso de que con este crédito se exceda de las 80 horas de jornada de vuelo mensual, se pagará al 2% de la porción tabulada del salario. Este crédito no limita la jornada ordinaria ni la irrebasable de vuelo mensual. Este crédito no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010.

Como excepción al párrafo que antecede, para los Pilotos que laboran bajo el sistema PBS o similar, únicamente se acreditarán 2:10 horas de vuelo diarias a la jornada de vuelo mensual por los primeros 30 días de vacaciones, en los períodos que las disfruten. Este crédito no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010.

ARTÍCULO 34. JORNADA DE VUELO ORDINARIA.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 aplican las siguientes jornadas de vuelo ordinarias:

a) Diaria.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo diaria ordinaria 7 (siete) horas. Para los vuelos de largo alcance continental y transoceánicos, la jornada de vuelo diaria ordinaria será de 8 horas.

b) Mensual.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo mensual ordinaria 65 (sesenta y cinco) horas.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 116.

ARTÍCULO 35. JORNADA DE VUELO LÍMITE IRREBASABLE.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 aplican las siguientes jornadas de vuelo límite irrebasable:

a) Diaria.- El Piloto tendrá la obligación de volar, en exceso de la jornada de vuelo diaria ordinaria, hasta 3 (tres) horas en vuelos de itinerario, fletamento y/o mixto, hasta 6 (seis) horas en vuelos de largo alcance continentales y transoceánicos y hasta 7 (siete) en vuelos que requieran tripulación múltiple, considerándose ese exceso como el máximo irrebasable de tiempo extraordinario de vuelo.

b) Mensual.- Los Pilotos tendrán la obligación de trabajar, en exceso de la jornada ordinaria mensual, hasta 25 (veinticinco) horas al mes.

Cuando, por causas imprevistas, el servicio sufriera una demora fuera de la base, a opción del Piloto, éste extenderá su jornada irrebasable mensual por el tiempo necesario para terminar el servicio hasta su regreso a la base, sin exceder las 90 (noventa) horas que

contempla el artículo 224 de la Ley Federal del Trabajo, recibiendo por ello el pago correspondiente. Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 117.

ARTÍCULO 36. JORNADA DE VUELO, PUESTO DE CONFIANZA.- Los Pilotos miembros de A.S.P.A. contratados antes del 13 de diciembre del 2010 con licencia sindical para ocupar plazas de confianza, podrán volar un máximo de 70:00 horas mensuales como miembro activo de la tripulación. Aquellos pilotos ocupando una plaza de confianza que por la naturaleza del puesto sean elegibles a la comisión de Asesor – Instructor, podrán volar hasta un máximo de 30:00 horas como vuelo de línea, contabilizadas dentro del límite máximo de 70:00 horas mensuales. Estas 30:00 horas podr án modificarse en aquellos casos específicos que sean acordados previamente con A.S.P.A.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 118.

ARTÍCULO 37. JORNADA DE SERVICIO MENSUAL.- Es el tiempo total de servicio del Piloto, considerándose como tal la suma de todos los servicios que prestó a la Empresa durante el mes. Ver la Tabla Única de Jornadas correspondiente.

ARTÍCULO 38. JORNADA DE SERVICIO, CÓMPUTO.- Para los efectos del cómputo de la jornada de servicio diaria y mensual, se acreditará el 100% del tiempo efectivo de servicio cuando los Pilotos formen parte de una tripulación como Asesores, Capitanes, Primer Oficial, Piloto Complemento, Observador, Piloto Extra, de Refuerzo, de Reserva o cuando formen parte de una Tripulación Múltiple, en servicio de adiestramiento de vuelo, adiestramiento de tierra, adiestramiento de simulador o vuelo de ruta, CPT y familiarización cabina. Este crédito nunca será menor al tiempo marcado en el itinerario o asignación original.

Para los efectos del cómputo de la jornada de servicio diaria y mensual se considera que el Piloto está al servicio de la Empresa:

a) La presentación al servicio antes de la hora de salida fijada por itinerario o asignación original será:

1. En aeropuertos nacionales: 45 (cuarenta y cinco) minutos.

2. En aeropuertos en el extranjero y Cd. de México: 60 (sesenta) minutos.

3. En aeropuertos en Europa y Asia: 75 (setenta y cinco) minutos.

4. En vuelos de ruta internacionales, cuando el Piloto vaya como pasajero en otras líneas aéreas: 90 (noventa) minutos.

5. En aeropuertos nacionales, para vuelos transoceánicos y largo alcance: 60 (sesenta) minutos. *

6. En la Ciudad de México, para vuelos transoceánicos y largo alcance: 75 (setenta y cinco) minutos. *

*Para efectos de pago se considera el tiempo total (60 o 75 minutos); para efectos de jornada los últimos 15 (quince) minutos no limitan la jornada diaria de servicio.

b) En todos los casos, hasta 30 (treinta) minutos después de la llegada a plataforma.

c) Para efectos de servicio de adiestramiento en tierra y adiestramiento en simulador, se considerarán los tiempos que establezca el Manual de Adiestramiento.

d) En caso de servicio de reserva se computará, desde el inicio de ésta y hasta que termine el servicio desempeñado.

ARTÍCULO 39. JORNADA DE SERVICIO ORDINARIA.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 aplica lo siguiente:

a) DIARIA.- El Piloto podrá efectuar cualquier servicio contemplado en el cuerpo del contrato Colectivo de Trabajo dentro de una jornada de servicio diaria ordinaria establecida en la TABLA ÚNICA DE JORNADAS.

b) MENSUAL.- En igualdad de condiciones al inciso anterior, podrá trabajar hasta 160 (ciento sesenta) horas por mes de calendario.

c) La jornada de servicio mensual no excederá de 180 (ciento ochenta) horas. Las horas de servicio en exceso de la jornada ordinaria mensual de 160 (ciento sesenta) horas se pagarán como tiempo extra de servicio.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el Artículo 120.

ARTÍCULO 40. JORNADA DE SERVICIO LÍMITE IRREBASABLE.- La Empresa podrá programar y/o asignar al Piloto una jornada de servicio para trabajar en exceso de la jornada de servicio ordinaria diaria, hasta la jornada de servicio irrebasable de 12 (doce) horas establecida en la Tabla Única de Jornadas correspondiente.

En el caso de la jornada irrebasable de entre 12 (doce) y 14 (catorce) horas, ésta estará limitada a dos ocurrencias en un período de siete días y deberá ser asignada por rol, por activación de reserva, por notificación y/o por aviso al término de un servicio.

En el caso de la activación de reserva se considerará una jornada de 14 (catorce) horas, siempre y cuando sean activados dentro de las 02:00 (dos) primeras horas de haber iniciado la jornada de reserva.

Las jornadas entre 12 (doce) y 14 (catorce) horas no podrán ser asignadas después de un servicio de vuelo nocturno que inicie abarque, o termine entre las 02:00 y 04:59 horas TLM.

ARTÍCULO 41. EXTENSIÓN DE JORNADA DE SERVICIO LÍMITE IRREBASABLE.- A criterio del Capitán, toda la tripulación extenderá la jornada de servicio por arriba del límite irrebasable hasta un máximo de 15 (quince) horas. El tiempo de servicio laborado por arriba de la jornada de servicio límite irrebasable se pagará al doble del tiempo extra de vuelo.

En los vuelos de largo alcance y transoceánicos la jornada de servicio irrebasable obligatoria es de 18 horas. El tiempo de servicio laborado por arriba de la jornada de servicio limite irrebasable se pagará al doble del tiempo extra de vuelo.

ARTÍCULO 42. JORNADA DE SERVICIO Y VUELO POR DÍA, DURACIÓN.- Las partes convienen en que las asignaciones de vuelo y servicio se harán dentro de las jornadas asignables mostradas en la Tabla Única de Jornadas correspondiente.

ARTÍCULO 43. RECESO FUERA DE BASE.- El receso entre 2 (dos) jornadas, que incluye la transportación entre el aeropuerto y el lugar de descanso en el que se deberá contar con facilidades de reposo horizontal, será de 12 (doce) horas (Tabla Única de Descansos y Recesos).

No se podrán asignar 2 (dos) servicios cuando, de acuerdo con los itinerarios publicados, la terminación de la jornada de servicio sea después de las **00:30** horas TLM y el inicio del próximo servicio sea en el mismo día; se incluye el tiempo de cierre de bitácora.

Después de un vuelo asignado entre las 02:00 y las 05:00 horas TLM, se descansará una noche completa entre las 21:00 horas y las 06:59 horas TLM.

A partir del 1o. de octubre de 2019, después de un vuelo asignado entre las 02:00 y las 05:00 horas TLM, se descansará una noche completa entre las 21:00 horas y las 07:59 horas TLM.

Para evitar demora en la siguiente salida de itinerario del vuelo programado o asignado inicialmente y cuando el vuelo haya sido afectado por cualquier circunstancia, sin importar la hora de llegada, deberá efectuarse el mismo con un receso mínimo de 10 (diez) horas, pagándose como tiempo extraordinario de vuelo al doble la diferencia entre el receso efectuado y las 12 (doce) horas normales.

La Empresa podrá programar el receso de 10 (diez) horas, siempre y cuando la jornada de asignación de los servicios efectuados no sea mayor de 3 (tres) horas antes y después del receso, pagándose la diferencia que resulte, entre el receso marcado en el primer párrafo de este Artículo y las 10 (diez) horas, como tiempo extra de vuelo diario.

Después de un vuelo transoceánico el receso será 24 (veinticuatro) horas. Independientemente del párrafo anterior, después de un servicio y antes de un vuelo transoceánico, el receso será de 24 (veinticuatro) horas. Conforme a la Tabla Única de Descansos y Recesos.

Después de un vuelo de largo alcance continental el receso será de 24 (veinticuatro) horas.

Después de efectuar una jornada de vuelo planeada por itinerario como Ultra Long Range, el receso será de 50:00 horas.

En caso de que por la asignación del vuelo o por demora, el tiempo de vuelo sea mayor a 8:30 horas, el receso será de 24 (veinticuatro) horas.

En caso de eventualidad y previo acuerdo con A.S.P.A., el receso en estación Nacional que precede a un vuelo transoceánico podrá ser reducido hasta un mínimo de 18 (dieciocho) horas, siempre y cuando el servicio de concentración previo sea de DH (no incluye largo alcance ni transoceánico), y se pagará la diferencia al doble del tiempo extra de servicio.

ARTÍCULO 44. DESGASTE TÉCNICO EN VUELOS.- En los vuelos Transoceánicos que hagan escala, se pagará una compensación a la tripulación técnica por el desgaste físico sufrido en las cabinas de cristal en este tipo de vuelos, que deberá ser el equivalente a 1 (un) día completo de viáticos en la estación de escala y será pagado a los tripulantes en la caja de gastos del aeropuerto de la Cd. de México al inicio de dichos servicios.

ARTÍCULO 45. DESCANSO MENSUAL.- En los meses que el Piloto no disfrute de vacaciones, tendrá un descanso en base de 8 (ocho) días calendario. Para los meses que sí disfrute de vacaciones aplicará lo siguiente:

Cuando el Piloto divida en 2 (dos) períodos sus vacaciones, disfrutará en cada período de 2 (dos) días de descanso mensual sin perjuicio de sus días de vacaciones, según lo establecido en el artículo 82 del presente CCT.

Cuando el Piloto divida en 3 (tres) períodos sus vacaciones disfrutará en cada período de 3 (tres) días de descanso mensual sin perjuicio de sus días de vacaciones, según lo establecido en el artículo 82 del presente CCT.

Si el Piloto toma sus vacaciones en un solo período, en un mismo mes calendario, no tendrá descanso mensual en ese mes. Si el Piloto toma este período de 30 días en dos meses consecutivos disfrutará de 8 días en alguno de los dos meses y ningún día el otro mes.

Los días de descanso mensual podrán ser solicitados vía el Sistema PBS dentro de sus preferencias del mes, indicando si es en 1 o 2 bloques de días (1 bloque = 8 días consecutivos, 2 bloques = 2 periodos con combinación de días 7+1, 6+2, 5+3 o 4+4).

La asignación definitiva de la cantidad de bloques (1 o 2) y días a disfrutar en cada bloque serán a elección del Piloto, en el caso de Pilotos que operen equipos de cabina angosta.

En el caso de Pilotos que operen equipos de cabina ancha que soliciten un periodo y éste no pueda ser otorgado, se asignará la combinación (4+4). Las fechas específicas del mes serán asignadas de acuerdo a la optimización que genere el sistema PBS para cumplir con la operación. Se contará como día de calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta las 00:30 (cero cero treinta) horas. Este descanso deberá publicarse en el rol mensual. En caso de que por demora la terminación de un servicio afecte este descanso, en lugar de recorrerlo, se pagará como tiempo extraordinario de servicio el doble del tiempo laborado después de las 00:00 horas hasta las 03:00 horas, tiempo local de la base; si la demora fuese mayor, este descanso comenzará a disfrutarse a partir del siguiente día de su regreso a la base.

A partir del 1° de noviembre de 2018, la asignación definitiva de la cantidad de bloques (1 o 2) y días a disfrutar en cada bloque serán a elección del piloto en el caso de pilotos que operen equipos de cabina angosta. En el caso de pilotos que operen equipos de cabina ancha que soliciten un periodo y este no pueda ser otorgado se asignara la combinación (4+4). Las fechas específicas del mes serán asignadas de acuerdo a la optimización que genere el sistema PBS para cumplir con la operación. Se contará como día de calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta las **00:01 (cero, cero uno)** horas. Este descanso deberá publicarse en el rol mensual. En caso de que por demora la terminación de un servicio afecte este descanso, en lugar de recorrerlo se pagará como tiempo extraordinario de servicio el doble del tiempo laborado después de las 00:00 horas hasta las 03:00 horas, tiempo local de la base; si la demora fuese mayor, este descanso comenzará a disfrutarse a partir del siguiente día de su regreso a la base.

BIDDING INTOCABLES

La Empresa publicara a la planta de pilotos, vía ASPA, con un mínimo de 90 días, el requerimiento de días a ofertar por categoría y equipo, con base a la planeación comercial.

Con base a este requerimiento, se llevará a cabo el registro de los pilotos que estén dispuestos a cambiar sus días de intocables por el pago correspondiente a dichos días por mes, ya sea a través de ASPA o de la Jefatura de Pilotos.

Una vez que la Empresa reciba el listado de los pilotos voluntarios, se llevarán a cabo las corridas de optimización correspondientes para determinar el número de pilotos a los que les serán asignados por rol. Los días serán comprados por escalafón.

En caso de que no se hubiesen programado por rol los días excedentes de vacaciones y la Empresa así lo requiera, esta podrá, ASIGNAR VUELOS SOLAMENTE A LOS PILOTOS QUE PREVIAMENTE SE HAYAN REGISTRADO.

El máximo de días ofertados mensualmente será de 3 (tres) días por piloto.

El listado de los voluntarios será administrado y controlado en todo momento por ASPA, Jefatura de Pilotos y Tripulaciones.

ASPA y Empresa buscaran un esquema para promover y procurar que la oferta cumpla con la producción requerida.

Los pilotos del 6x4 podrán ofertar el excedente de 30 días de vacaciones, mismos que serán asignados en sustitución de sus periodos de descanso. Una vez agotado el excedente de días de vacaciones, el piloto para ofertar sus días de descanso del sistema.

Los pilotos en sistema DVT (Destino Voluntario Temporal) podrán ofertar sus días excedentes de vacaciones en las mismas condiciones que los del PBS, considerando para estos pilotos un orden escalafonario independiente de la base MEX, la utilización de los días a ofertar para volar serán con base a los requerimientos propios del DVT y no de la operación en general

La remuneración por cada día será lo equivalente a un séptimo día laborado.

La oferta realizada por los pilotos será definitiva y se tomará en consideración para determinar la capacidad de producción comercial, por lo que no podrá ser cancelada posteriormente.

La Empresa se reserva el derecho de uso de estos días. En caso de que las condiciones de producción cambien y fuera necesario ofertar menos días a los previamente informados, solo se pagaran aquellos que fueron utilizados.

Aplicable a partir del 1° de agosto de 2016 para ofertar en el día a día.

Para el periodo de septiembre a diciembre 2016, se lanzará la convocatoria en julio de 2016. Posteriormente se harán las convocatorias trimestrales.

ARTÍCULO 46. DESCANSO EN BASE.- Los descansos intermedios entre los servicios asignados, se considerarán solamente en la base de residencia e incluyen el tiempo de transportación entre el aeropuerto y el domicilio y se regirá por lo siguiente:

a) Después de efectuar servicio de vuelo con una o varias pernoctas: 20 (veinte) horas. En caso de demora y para continuar con su siguiente servicio de rol: 18 (dieciocho) horas; considerándose la diferencia del descanso no disfrutado como tiempo extraordinario de servicio diario.

b) Después de efectuar un servicio de vuelo radial: 18 (dieciocho) horas. En caso de demora y para continuar con su siguiente servicio de rol: 16 (dieciséis) horas; considerándose la diferencia del descanso no disfrutado como tiempo extraordinario de servicio diario.

c) El descanso mínimo después de haber realizado un vuelo transoceánico directo será de 24 (veinticuatro) horas, debiéndose respetar lo establecido en la Tabla Única de Descansos en Base.

d) Después de un vuelo de ruta: una noche completa entre las 21:00 horas y las 08:00 horas tiempo local de México, cuando se haya laborado entre las 02:00 horas y las 05:00 horas TLM.

e) En la base no se podrán asignar dos jornadas de servicio en un mismo día calendario.

Para evitar la demora en la siguiente salida del vuelo programado inicialmente y cuando el vuelo haya sido afectado por cualquier circunstancia, deberá efectuar el subsecuente servicio previamente programado a efectuarse en ese día, pagándose como tiempo extra de vuelo al doble la diferencia del tiempo entre las 00:31 horas y la hora de terminación del servicio del vuelo demorado.

La hora de terminación máxima del servicio para la aplicación del anterior concepto no deberá de exceder las 01:59 horas.

f) Cuando un Piloto se presente a cubrir un servicio previamente asignado y éste le fuera cancelado, si no cubre otro servicio, tendrá derecho a un descanso mínimo de 12 (doce) horas (Tabla Única de Descansos y Recesos).

g) Después de adiestramiento teórico el descanso será de 14 (catorce) horas (Tabla Única de Descansos y Recesos).

h) En caso de que la asignación sea mayor de 8:30 horas de vuelo, el descanso será de 24 (veinticuatro) horas.

i) Únicamente después de un vuelo de Largo Alcance Continental Nocturno (inclusive DH) y para continuar con un vuelo Transoceánico, el descanso será de 48 (cuarenta y ocho) horas. A partir del primero de noviembre de 2018, en la base y únicamente para el rol deberá existir un intervalo mínimo de 36 horas entre el cierre de bitácora del servicio de vuelo mayor a 8:30 horas y un servicio de vuelo nocturno que inicie, abarque o termine entre las 02.00 Y 04:59 horas TLM.

j) Después del descanso mensual (intocables) no se podrá asignar ningún servicio que inicie antes de las 05:00 horas TLM.

k) El descanso mínimo después de haber realizado un vuelo programado por itinerario como Ultra Long Range será de 75:00 horas.

Todos los descansos a que se refiere el Artículo que aquí se describe, serán independientes de las vacaciones.

ARTÍCULO 47. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES EN BASE.- La notificación de todos los servicios y descansos mensuales será por medio de un rol mensual notificado vía dispositivos electrónicos, notificando a A.S.P.A. y al Piloto con no menos de 7 (siete) días antes del inicio del mes de vigencia.

Será responsabilidad del Piloto contar con los medios adecuados y suficientes para recibir y leer el rol de servicios en formato electrónico, es decir:

- Cuenta personal de acceso a internet
- Cuenta corporativa de correo electrónico
- Equipo computacional
- Programas de lectura de texto y gráficos

Los avisos de notificación de un nuevo servicio o de cambio de servicio deberán ser recibidos en el (los) dispositivos electrónicos (s) asignado (s) por la Empresa conforme a los lineamientos establecidos para tal fin, salvo los casos de excepción pactados por las partes. Estos avisos no podrán exceder en un número de 4 (cuatro) avisos por Piloto dentro de un mes de calendario y podrán modificar hasta un máximo de 2 (dos) servicios por aviso, debiendo enviar copia a A.S.P.A., se incluyen en esta limitación los avisos para reservas. En caso de que cualquier aviso genere séptimo día, la redacción del propio aviso deberá contener dicha información, en cuyo caso será opción del Piloto aceptarlo o rechazarlo.

Estos avisos de cambio, sumados a los del Artículo 48, no excederán de la limitación máxima mensual 4 (cuatro) siendo indistinta la combinación de avisos y notificaciones fuera de base. El aviso se contabilizará para el mes en el cual se modifique el primer servicio del mismo.

Durante la fase de adiestramiento los avisos de cambio y/o notificaciones fuera de base serán ilimitados cuando estos sean generados por causas imputables al piloto.

a) Cuando un Piloto se presente a cubrir un servicio y éste fuere cancelado (porque no se vaya a operar ese número de vuelo) dentro de los 30 (treinta) minutos posteriores a la notificación de la cancelación, se le podrá asignar otro servicio que implique exclusivamente vuelo.

Si la cancelación del servicio es para impartir habilitación de ruta, recalificación, o evitar descalificación a otro Piloto, se acreditará al Piloto afectado el 100% del tiempo asignado originalmente de vuelo y servicio en su jornada diaria y mensual.

Con independencia del motivo de la cancelación a la presentación del piloto a un vuelo de itinerario, fletamento, extra o mixto (y aun así el vuelo opere) si no se asigna algún servicio y continúa con la asignación previamente notificada por rol o notificación de

cambio anterior se acreditará al Piloto afectado el 100% del tiempo asignado originalmente de vuelo y servicio en su jornada diaria y mensual.

Independientemente de la nueva asignación, si el servicio cancelado fuere un servicio radial, sólo se podrá asignar otro servicio radial.

En caso de que el servicio asignado contenga más días de pernocta que el vuelo cancelado, aplicará lo establecido en el Reglamento Interior de Trabajo.

Si no se le asigna un nuevo servicio, se le acreditarán invariablemente 3 (tres) horas de jornada de servicio diario pagándose los viáticos correspondientes, de acuerdo a la tabla y al horario de las 3 (tres) horas.

Para evitar la aplicación del crédito mencionado en el Párrafo anterior y el traslado innecesario del Piloto al Aeropuerto, cuando se prevea la cancelación de un servicio en la base con una antelación no menor de 3 (tres) horas se podrá notificar al Piloto afectado por vía telefónica con la única condición de que no se podrá asignar ningún nuevo servicio por esta vía, por lo que el Piloto deberá continuar con su siguiente servicio programado. En caso de presentarse esta condición, el Piloto deberá regresar la llamada al control de tripulaciones para confirmar la cancelación recabando nombre de quien informa y número de control que para tal efecto se establezca.

b) Cuando por aviso de notificación al término de un servicio en base se cancele al piloto un servicio de vuelo de itinerario, fletamento, extra o mixto (y aun así el vuelo opere) si no se asigna algún servicio y continúa con la asignación previamente notificada por rol o notificación de cambio anterior se acreditará al Piloto afectado el 50% del tiempo asignado originalmente de vuelo y servicio en su jornada diaria y mensual.

c) No se podrán asignar más de 6 (seis) aterrizajes en un mismo servicio.

d) No se podrán asignar 7 (siete) días de servicio consecutivos por rol, con excepción de secuencias en vuelos de cabina ancha, que por su naturaleza abarque 7 (siete) o más y que sean publicadas vía PBS.

Después de 6 días de trabajo consecutivos y no habiendo laborado el séptimo día, en el octavo día sólo se podrán asignar servicios que firmen después de las 5:00 TLM.

A opción del Piloto se podrán asignar 7 (siete) días de servicio consecutivo por aviso con el pago correspondiente, aunque el descanso se dé fuera de base. Los servicios que generen séptimo día no deberán ser cancelados por aviso. En caso de cancelar algún servicio que genere séptimo día, procederá el pago del mismo, como si el servicio se hubiera efectuado.

l) Se podrán asignar vuelos en combinación ASIA - EUROPA o viceversa con un descanso mínimo de 120 (ciento veinte) horas, pudiéndose programar servicios intermedios que no excedan 2 (dos) husos horarios**.**

ARTÍCULO 48. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES FUERA DE BASE.- Cuando el mismo día la Empresa prevea, fuera de base, una demora en la salida de un vuelo previamente asignado, la Empresa se obliga a notificar al Piloto en el lugar de pernocta la hora de iniciación del servicio.

En caso de que el aviso de demora se dé en el hotel de pernocta con una anticipación menor de 2 (dos) horas con respecto a la salida de itinerario del vuelo a cubrir, se pagará la diferencia entre la salida real y la del itinerario como tiempo extra de servicio.

Tratándose de los avisos de cambio de servicio o de nuevos servicios fuera de base, la Empresa se obliga a notificar vía dispositivo electrónico o por escrito y el Piloto se obliga a firmar de recibido**,** de la siguiente forma:

a) En el aeropuerto de destino dentro de los 30 (treinta) minutos posteriores a la llegada del vuelo.

b) De no asignar el nuevo servicio en lo marcado en el inciso a) de este Artículo, sólo se hará hasta que haya transcurrido el receso mínimo correspondiente a la jornada efectuada, a partir del cierre de bitácora en la ciudad de pernocta. En caso de ser interrumpido dicho receso, éste se reiniciará a partir de la hora de la interrupción.

c) Tanto en la estación de origen como en estaciones intermedias de regreso a la base, se podrá asignar un servicio de ida y vuelta (radial) siempre y cuando la suma de los servicios no rebase la jornada máxima asignable 12 (doce) horas. Lo anterior no aplica una vez llegado a la base.

Cuando una operación en específico se vea afectada por situaciones excepcionales ajenas a la empresa, se buscará la mínima afectación, previo acuerdo entre el Piloto, A.S.P.A. y Jefatura de Pilotos.

Asimismo, estos cambios no deben afectar vacaciones o el período de descanso mensual, salvo casos justificados y previa aceptación del Piloto afectado, en cuyo caso se pagará como tiempo extraordinario de servicio y vuelo la duración de todos los servicios efectuados.

Estos avisos de cambio, sumados a los del Artículo 47, no excederán de limitación máxima mensual de 4 (cuatro).

ARTÍCULO 49. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES ESPECIALES.- Tanto en la base, como fuera de ella, aplicará lo siguiente:

a) Servicios nocturnos.- Todo servicio que inicie, abarque o termine entre las 02:00 a.m. (TLM) y las 04:59 a.m. (TLM) se asignará con una jornada máxima de 9 (nueve) horas

de servicio. La asignación de estos servicios no podrá rebasar de las 9:00 horas (TLM). Lo anterior no aplica para vuelos transoceánicos, largo alcance y/o asignación dentro de reserva.

Este tipo de servicios, en vuelos nacionales, no podrá contener más de 2 (dos) aterrizajes asignados y el tiempo intermedio en plataforma en vuelos nacionales no podrá ser mayor de 120 (ciento veinte) minutos en vuelos asignados, quedando claro que, si la Empresa requiere asignar vuelos con tiempo mayor a 120 (ciento veinte) minutos de plataforma, se acordará con A.S.P.A. previo a llevarse a cabo, en el entendido que este párrafo no aplicará para vuelos transoceánicos, largo alcance, internacionales y vuelos chárter o de fletamento.

A partir del 1° de noviembre de 2018, por rol no se podrán asignar más de cinco jornadas de vuelo nocturno que inicien, abarquen o terminen entre las 02:00 am (TLM) y las 04:59 am (TLM) durante un mes calendario. En adición se podrán asignar servicios de vuelo nocturno por aviso de cambio sin exceder de un máximo de siete jornadas de vuelo nocturno en el mes calendario. Para la cuantificación de estos servicios se consideran todas las jornadas de vuelo nocturno que inicien entre las 00:01 horas del primer día del mes y las 24:00 horas del último día de cada mes calendario. Las jornadas de servicio de vuelos nocturnos que sean asignadas por activación en reserva no serán considerados para el límite mencionado, así como vuelos transoceánicos y de largo alcance.

b) Intermedio entre servicios de vuelo.- El intermedio máximo asignable para poder efectuar 2 (dos) servicios que impliquen vuelo (incluyendo como pasajero) será de 3 (tres) horas en todos los casos.

En el caso de que, en una combinación de servicios, el primer servicio o un servicio intermedio fueran cancelados, no aplica la limitación anterior para los servicios que queden pendientes por efectuar y que hayan estado previamente programados.

c) Intervalo entre vuelos nocturnos.- La Empresa podrá asignar a los Pilotos servicios que, por itinerario o vuelo de fletamento, se inicien, abarquen o terminen entre las 02:00 a.m. (TLM) y las 04:59 a.m. (TLM); y con un lapso no menor de 48 (cuarenta y ocho) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente, podrá volver a programar al Piloto otro servicio similar. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

En caso de demora que no exceda de tres horas conforme a la hora programada del vuelo y que abarque horario nocturno, se podrá efectuar el siguiente servicio nocturno previamente programado con un intervalo menor a 48 (cuarenta y ocho) horas, pagándose como tiempo extraordinario de vuelo al doble, los minutos de demora que hayan abarcado horario nocturno de la 02:00 horas TLM a 04:59 horas TLM.

d) Los vuelos a SCL que operen en horario diurno-nocturno o nocturno-diurno no sufren cambio alguno en asignaciones, jornadas, receso (fuera de base), descansos (en base), etc.

Los vuelos a SCL que operen en horario nocturno-nocturno se regirán bajo las siguientes consideraciones:

1. Para fines de asignación, el receso (fuera de base) será el establecido para vuelos de "largo alcance nocturno", el cual está plasmado en la tabla de "recesos fuera de base" del CCT.

2. El receso fuera de base tendrá un mínimo de 24 (veinticuatro) horas.

3. Siempre que se recese menos de lo establecido en la tabla de " recesos fuera de base" del CCT correspondiente a los vuelos de "nocturno" a "nocturno", se le pagara al piloto la cantidad correspondiente a un día de descanso laborado.

Para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre del 2010, todos los vuelos a SCL, para fines de pago, se consideran como de itinerario, fletamento o mixto, por lo que el pago del tiempo extra de vuelo será a partir de la 7 (séptima) hora, el tiempo extra de servicio será a partir de la 8 (octava) hora, además del pago correspondiente al tiempo nocturno que se genere. Esto siempre y cuando las condiciones contractuales para pago como itinerario, fletamento o mixto se mantengan.

Para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, se consideran como de itinerario, fletamento o mixto, por lo que el pago de tiempo extra de vuelo será a partir de la 8 (octava) hora, el tiempo extra de servicio será a partir de la décima y media hora. A partir del 1 de enero de 2017 se ajustará el pago de tiempo extra de servicio para que este sea cubierto a partir de la 10 (decima) hora, además del pago correspondiente al tiempo nocturno que se genere. Esto siempre y cuando las condiciones contractuales para pago como itinerario, fletamento o mixto se mantengan.

Lo descrito anteriormente para el inciso d) aplica única y exclusivamente para la operación de SCL.

e) Intervalo entre vuelos a Europa.- En el caso de los vuelos a Europa de 3 (tres) días de duración, la Empresa podrá programar y/o asignar dichos servicios a los Pilotos con un lapso no menor de 72 (setenta y dos) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

f) Intervalo entre vuelos a Asia.- En el caso de los vuelos a Asia, la Empresa podrá asignar dichos servicios a los Pilotos con un descanso no menor a 72 (setenta y dos) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

g) Intervalo entre vuelos Asia-Europa.- En el caso de los vuelos Asia-Europa (o viceversa), la Empresa podrá Asignar dichos servicios a los Pilotos con un lapso no menor de 120

(ciento veinte) horas entre la terminación de uno y la iniciación del siguiente. (Tabla Única de Descansos y Recesos correspondiente).

h) Cuando se efectúen vuelos de pasajeros al servicio de la empresa (DH), los asientos que sean asignados a los Pilotos en estos servicios serán los ubicados en salidas de emergencia (asiento reclinable), ventanillas o pasillos. No se asignarán asientos en la última fila. Con excepción de activaciones de servicios de reserva y notificaciones fuera de base de último momento. En caso de que el servicio (DH) rebase las 5 horas de vuelo preferentemente será en clase premier o equivalente. Para los vuelos transoceánicos y/o de largo alcance deberán de asignarse los asientos en clase premier o equivalente; de no ser posible la asignación de dichos asientos, el receso deberá ser de 36 horas.

i) Cuando una jornada de vuelo transoceánica sea programada como Ultra Long Range de acuerdo a itinerario, se proporcionarán alimentos a bordo y se proporcionará una hora de internet a bordo, siempre y cuando se encuentre disponible para los clientes. En adición a lo anterior, la empresa asignará un asiento premier cuando se requiera de tripulación múltiple en un vuelo Ultra Long Range y se tenga a un piloto asignado como DH ya sea en el tramo de ida o de regreso.

j) Cuando una jornada de vuelo transoceánico no sea programada como Ultra Long Range de acuerdo a itinerario y por cualquier razón exceda de 15:00 horas de vuelo, a fin de no extender el receso y/o descanso planeado, se pagará al piloto afectado el excedente de 15:00 horas como tiempo extra triple de su salario tabular, conviniendo que en estos casos no aplica lo establecido en el artículo 41 de este contrato. En adición a lo anterior se deberá otorgar una compensación por alimentos equivalente al viático de cena (viáticos MAD) al regreso a base.

k) **ULTRA LONG RANGE PVG**.- Para el vuelo MEX-PVG o PVG-MEX se podrán asignar las siguientes jornadas de servicio:

- 17:00 de vuelo
- 20:00 de servicio

Las partes acuerdan que los recesos y descansos correspondientes aplicados serán:

- Una vez llegando a la base, el descanso mínimo será de 75 horas previo a cualquier servicio, excepto los vuelos transoceánicos a Europa que deberá de ser 120 horas como lo establece el CCT.

- El receso después de un vuelo MEX-PVG a los controles y/o DH deberá de ser 50 horas como mínimo.

De igual manera, si alguno de los tramos de esta operación requiere tripulación múltiple, se bloqueará un asiento de Clase Premier para el descanso del piloto adicional.

TRANSOCEÁNICO MEX – PVG - MEX

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	17:00*	20:00
ORDINARIA	08:00	10:00**/11:00***
EXTRAORDINARIA	09:00	10:00** / 09:00***
IRREBASABLE	17:00	20:00

*Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1+2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2+2)

** APLICA PARA PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010

*** APLICA PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010.

****SI EN ALGUNO DE LOS TRAMOS DE ESTA OPERACIÓN REQUIERE TRIPULACIÓN MULTIPLE, SE ASIGNARÁ UN ASIENTO DE CLASE PREMIER PARA EL DESCANSO DEL PILOTO ADICIONAL (SOLO PARA OPERACIONES MEX-PVG-MEX

ARTÍCULO 50. SERVICIO DE RESERVA.- Los servicios de reserva se asignarán y regularán de acuerdo al Reglamento de Reservas vigente, pactado entre A.S.P.A. y la empresa. Éste será revisable cada 6 (seis) meses o cuando ambas partes estén de acuerdo en modificarlo.

La empresa se compromete en un período no mayor de 120 días contados a partir de la firma del presente convenio, a enviar una propuesta de nuevo esquema de reservas, de tal manera que éste incremente la confiabilidad operativa y que represente una disminución en el número de reservas que históricamente cubren los pilotos.

ARTÍCULO 50 BIS. SERVICIO DE DISPONIBILIDAD POR AUSENCIA Y/O INCAPACIDAD.- Estos servicios podrán ser asignados con posterioridad a una ausencia o incapacidad y tendrán una duración máxima de 17 horas, iniciando a las 05:00 TLM y finalizando a las 22:00 TLM.

Dentro de este servicio, la activación deberá de ser por lo menos 3 horas antes del ETD del vuelo a cubrir.
Para efectos de pago, la jornada de servicio se contabilizará a partir de una hora antes del ETD programado.

En caso de no ser activado durante este servicio, el Piloto deberá reportarse al término del mismo, de acuerdo al Reglamento de Reservas.

ARTÍCULO 51. VUELO DE ADIESTRAMIENTO.- El vuelo de adiestramiento estará restringido a 9 (nueve) horas de jornada de servicio máximo irrebasable y a 4 (cuatro) horas

de jornada de vuelo irrebasable a los controles para los Instructores Asesores, así como a 2 (dos) horas de vuelo máximo a los controles para los Pilotos que reciban el adiestramiento.

a) AVIÓN.- Para examen de vuelo en avión, la jornada de servicio máxima irrebasable será de 6 (seis) horas y la de vuelo de 3 (tres) horas. Para los efectos de la limitación de los párrafos anteriores, no se consideran como tiempo de adiestramiento los tiempos de espera, traslado, mal tiempo y CTA.

Los Pilotos programados a un servicio de adiestramiento en avión, deberán comunicarse telefónicamente a la Empresa por una sola ocasión, dos horas antes de la hora programada para realizarlo; de existir algún cambio, en ese momento se notificará, debiendo presentarse el Piloto en el lugar y hora señalados. Si el adiestramiento sufriera una demora, para evitar la acumulación de fatiga, sólo se aceptará un nuevo estimado de salida, siempre y cuando se realice para terminar el adiestramiento dentro de la jornada pactada en este Artículo.

b) SIMULADOR.- Para examen de vuelo en simulador, la jornada de servicio máxima irrebasable será de 9 (nueve) horas; el Piloto deberá ser asignado a los controles con una jornada de vuelo de 2:30horas (dos horas con treinta minutos), pudiendo ser extendida en 1 (una) hora más a criterio del Asesor.

El descanso o receso que regirá después de un servicio de simulador será el que se indica en la Tabla Única de Descansos y Recesos de este Capítulo.

c) Cuando por necesidades de adiestramiento en simulador o en avión, éste fuera impartido parcialmente o en su totalidad en sesiones nocturnas, se impartirán hasta 2 (dos) sesiones nocturnas consecutivas por una noche de descanso, comprendidas entre las 21:00 y las 09:00 horas tiempo local.

A partir del 1o. de noviembre de 2018, en caso de adiestramiento periódico en simulador no se podrán asignar dos sesiones de simulador nocturnas de manera continua.

ARTÍCULO 52. ASESOR COMO CAPITÁN.- Cuando un Piloto Asesor-Instructor sea asignado a cubrir un servicio de vuelo de asesoramiento en ruta y no se presente el Capitán a su servicio, el Piloto Asesor efectuará el vuelo como Capitán.

ARTÍCULO 53. VUELO DE FLETAMENTO.- Los vuelos de fletamento se podrán asignar las jornadas máximas irrebasables de vuelo y de servicio. Los recesos mínimos serán de 12 (doce) horas para vuelos continentales, así como de 24 (veinticuatro) horas para vuelos continentales de largo alcance y transoceánicos.

Para evitar demora en la salida del siguiente servicio programado previamente, el receso anterior podrá ser reducido en 2 (dos) horas, pagándose la diferencia contra el receso no disfrutado como tiempo extra de vuelo. Lo anterior no aplica para vuelos de Largo Alcance y Transoceánicos.

ARTÍCULO 54. CRÉDITOS.- Para los Pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre del 2010, los créditos se computarán, solamente para efectos de pago, sin disminuir la jornada diaria ni la mensual. Estos créditos están comprendidos dentro del salario del Piloto y serán los siguientes:

a) Después del tercer aterrizaje, en un vuelo de ruta, se pagará como tiempo extra de vuelo, el doble del tiempo programado de plataforma en cada escala adicional.

b) DEROGADO, así como la HORA EXTRA DE GARANTÍA que se pagaba en su lugar.

c) Cuando el tiempo efectivo de vuelo sea inferior al tiempo programado por itinerario, la diferencia se pagará como tiempo extra de vuelo adicional a la retribución total del tiempo completo de itinerario.

d) En el caso de que el tiempo efectivo de vuelo sea inferior al programado por itinerario, pero el vuelo haya iniciado con demora por causa imputable al Piloto, no se pagará ningún crédito adicional.

Este artículo no aplicará para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 55.- **COMPENSACIÓN VARIABLE POR ATERRIZAJES**.- **DEROGADO**

ARTÍCULO 56. VUELOS DE LARGO ALCANCE CONTINENTALES Y/O VUELOS TRANSOCEÁNICOS.- Las jornadas de vuelo y de servicio, se regirán por la Tabla Única de Jornadas correspondiente. Se podrán asignar las jornadas irrebasables. Todo el tiempo que se exceda de las jornadas ordinarias será considerado como tiempo extra de vuelo o de servicio, según corresponda.

En este tipo de vuelos la asignación de los aterrizajes estará limitada a 2 (dos) aterrizajes (no incluye alternos). No aplica para vuelos radiales.

Para efecto del período de descanso a bordo, en caso de Tripulación Reforzada, se deberá de contar con un gabinete de descanso o con un asiento exclusivo para este fin, localizado en la sección de Primera Clase o equivalente.

La utilización de Tripulación Reforzada estará sujeta al texto de la Ley y a los conceptos de seguridad derivados de la experiencia aportada por los Pilotos que operan estas rutas.

El Piloto de refuerzo empezará su jornada de vuelo y de servicio en el origen del mismo, integrándose a la tripulación.
El tiempo de servicio en exceso de la jornada de 15 (quince) horas se pagará como tiempo extra de vuelo, independientemente del tiempo extra de vuelo generado.

ARTÍCULO 57. Empresa y A.S.P.A. están de acuerdo en negociar y convenir, en su caso, aquellos vuelos que por sus características específicas o ante la agresión comercial de otras Empresas de transporte aéreo, generaran la necesidad de establecer jornadas y recesos diferentes a los establecidos en este Contrato.

ARTÍCULO 57 Bis. INFORMACIÓN DE OPERACIONES.- La Empresa se obliga a entregar a la Representación Sindical la información detallada de la operación en forma mensual.

ARTÍCULO 58. SISTEMA PREFERENCIAL (PBS).- Para la asignación mensual de los servicios, los Pilotos, de acuerdo con su antigüedad, podrán solicitar electrónicamente a través del Sistema PBS (Preferential Bidding System), preferencias en la asignación de sus roles.

Este sistema de asignaciones será constantemente auditado y vigilado por el Coordinador de Enlace Tripulaciones (Comisión PBS), designado en conjunto por la Secretaría del Trabajo y la Delegación AVSA de A.S.P.A de México.

Las partes acuerdan en un plazo no mayor a 12 meses, implementar una actualización de los Bid Types utilizados en el Sistema PBS de Jeppesen, de tal manera que los pilotos puedan acceder a los servicios que se adapten a sus necesidades personales con mayor facilidad y sin que esto represente una merma en la productividad de la planta de pilotos.

El Piloto Enlace Tripulaciones participará en la definición de los requerimientos del sistema, teniendo como prioridad incorporar un bid de reservas, un bid customizable con filtros y mejorar bid de Trip Length.

ARTICULO 58 Bis. SISTEMA ALTERNO DE TRABAJO.- Los roles de servicio tendrán un patrón donde se laboren doce días por ocho de descanso y en la siguiente asignación, seis días laborados por cuatro de descanso (12x8x6x4). El número de pilotos que laborará en el Sistema 12x8x6x4 será de hasta el 20% de la planta total de cada equipo de cabina angosta por categorías, es decir, el 20% de la planta de Capitanes y el 20 % de la planta de Primeros Oficiales de dichos equipos.

Las líneas generadas en este Sistema serán ocupadas por orden escalafonario. En este sistema se trabajará conforme al Reglamento del Sistema Alterno 12x8x6X4 publicado, este reglamento será revisable cada 3 meses o cada que ambas partes (ASPA-Empresa) así lo dispongan.

> **TRANSITORIO PRIMERO.-** La transición del sistema alterno de trabajo 6x4 al 12x8x6x4 entrará en vigor en un plazo máximo de 90 días posteriores a la firma del presente convenio de revisión integral para el periodo 2020 – 2024.
>
> **TRANSITORIO SEGUNDO.-** Las partes están de acuerdo en que el Reglamento del Sistema Alterno de Trabajo 12x8x6x4 será firmado al mismo tiempo que se firme el presente convenio de revisión integral para el periodo 2020 – 2024.

TABLA ÚNICA DE JORNADAS
PARA PILOTOS CONTRATADOS CON ANTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010

A.- DIARIO

ITINERARIO, FLETAMENTO Y/O MIXTO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	10:00	12:00/14:00*
ORDINARIA	07:00	08:00
EXTRAORDINARIA	03:00	04:00/06:00
IRREBASABLE	10:00	12:00/14:00
A CRITERIO		15:00

* La jornada de servicio asignable de 14 horas podrá programarse máximo 2 (dos) veces en un período de 7 (siete) días. En los demás días la jornada de servicio será de 12 horas. Estas jornadas no aplican para jornadas que inicien, abarquen o terminen entre las 2:00 y las 5:59 TLM.

LARGO ALCANCE CONTINENTAL Y TRANSOCEÁNICO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	15:00*	18:00
ORDINARIA	08:00	10:00
EXTRAORDINARIA	07:00	08:00
IRREBASABLE	15:00	18:00

* Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1 + 2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2 + 2)
Nota: Para jornadas de vuelo Ultra Long Range la jornada máxima asignable e irrebasable será de 17:00 horas de vuelo y 20:00 horas de servicio.

NOCTURNO

NO APLICA PARA VUELOS LARGO ALCANCE, TRANSOCEÁNICOS NI ASIGNACIÓN DENTRO DE RESERVA

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	09:00	09:00
ORDINARIA	07:00	08:00
EXTRAORDINARIA	03:00	04:00
IRREBASABLE	10:00	12:00
A CRITERIO		15:00

DEDUCCIÓN DE LA JORNADA DE SERVICIO ASIGNABLE POR ATERRIZAJES EN VUELOS DE ITINERARIO, DE FLETAMENTO Y/O MIXTOS
(INCLUYE TRASLADOS COMO PASAJEROS)

ATERRIZAJES	1	2	3	4	5	6
JORNADA DE SERVICIO	14:00	14:00	13:30	13:00	12:30	12:00

B.- MENSUAL

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	90:00	180:00
ORDINARIA	65:00	160:00
EXTRAORDINARIA	25:00*	20:00

*** 15:00 HORAS DE GARANTÍA.- QUE FORMA PARTE DEL SALARIO DEL PILOTO.**

***NOTA**: A partir de las 80 (ochenta) horas de vuelo se pagará de acuerdo al porcentaje señalado en el inciso c) del Artículo 68 del Contrato Colectivo de Trabajo.*

DENOMINACIONES

TRIPULACIÓN MÚLTIPLE (2+2). - Tripulación conformada por 2 (dos) Pilotos con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

TRIPULACIÓN REFORZADA (1+2). - Tripulación conformada por 1 (uno) Piloto con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

TABLA ÚNICA DE DESCANSOS Y RECESOS APLICABLE PARA TODOS LOS PILOTOS

DESCANSOS EN BASE

	SERVICIO POR EFECTUAR									
SERVICIO EFECTUADO		**VUELO Y/O (DH)**	**TRANS. ASIA**	**ADTO. VLO/SIM**	**ADTO. TIERRA**	**RESERVA**	**NOCT.**	**LARGO ALC.**	**L. ALC. NOCT. (Y/O DH)**	**TRANS. EUROPA**
	VUELO DE PERNOCTA Y/O (DH)	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*	20/18*
	VUELO RADIAL	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*	18/16*
	TRANS. ASIA (y/o DH)	36	72	36	NOCHE SEGÚN CCT	36	72	72	72	120
	LARGO ALCANCE	24	24	24	24	24	24	24	24	24
	ADIESTR., VLO/SIM.	18	18	14	14	18	18	18	18	18
	ADTO. TIERRA	14	18	14	14	14	18	14	18	18
	RESERVA	12	18	14	12	12	18	12	18	18
	NOCTURNO	NOCHE SEGÚN CCT		48***		NOCHE SEGÚN CCT	48		48	
	CANCELADO A LA PRESENTA-CIÓN	12	12	12	12	12	18	12	18	18
	LARGO ALCANCE NOCTURNO (inclusive DH)	24	48	24	24	24	48	24	48	48
	TRANS. EUROPA	36	120	36	NOCHE SEGÚN CCT	36	72	72	72	72

* SE PODRÁ REDUCIR EN CASO DE DEMORA, PAGÁNDOSE LA DIFERENCIA COMO TIEMPO EXTRA DE SERVICIO.

*** APLICA PARA VUELOS QUE INICIAN, ABARCAN O TERMINAN DE 02:00 A 04:59

RECESOS FUERA DE BASE

	SERVICIO POR EFECTUAR								
SERVICIO EFECTUADO		VUELO Y/O (DH)	TRANS. VLO. Y/O DH.	FLET.	NOCT.	VLO. EN EUROPA	ADTO. SIM. O AVIÓN	LARGO ALCANCE	LARGO ALCANCE NOCT.
	VUELO Y/O (DH)	12/10*	24	12/10*	18/16*	-	12	12	18/16*
	TRANS., VLO. y/o DH	24	24 **	24	-	24	24	-	-
	LARGO ALCANCE y/o DH	24	24	24	24	-	-	24**	24**
	FLETAM ENTO	12/10*	24	12/10*	14/12*	-	-	12/10*	14/12*
	NOCTURNO	NOCHE SEGÚN CCT			48	-	NOCHE SEGÚN CCT		48
	VUELO EN EUROPA	-	12	12	-	12	-	-	-
	ADIESTR. SIM ULADOR/ AVION	12	24	-	-	-	12	12	24
	CANCELADO A LA PRESENTA-CIÓN	12	12	12	12	12	12	12	12
	LARGO ALCANCE NOCTURNO	24	24	24	-	-	24	24	24

* SE PODRÁ REDUCIR EL RECESO POR DEMORA, PAGÁNDOSE LA DIFERENCIA COMO TIEMPO EXTRA DE VUELO.

NOTA: D.H. SIGNIFICA *DEAD HEADING* (TRASLADO COMO PASAJERO).

** EN CASO DE NO SER ASIGNADO UN ASIENTO EN CLASE PREMIER O EQUIVALENTE, EL RECESO MÍNIMO SERÁ DE 36 HORAS.

CAPÍTULO IV

SALARIOS, PREVISIÓN SOCIAL Y APORTACIONES AL SINDICATO

ARTÍCULO 59. SALARIO ORDINARIO.- El salario ordinario lo constituye el salario tabular, las prestaciones establecidas más las compensaciones fijas de la plaza y las compensaciones de monto variable que corresponden al trabajador como retribución por sus labores ordinarias y extraordinarias en los términos de este Contrato Colectivo, con excepción del fondo de ahorro Empresa y la Despensa.

ARTÍCULO 60. SALARIO DESCUENTOS.- Cuando por causas no imputables al Piloto se descuente dinero de su salario o no se le hayan cubierto pagos que le correspondan, la Empresa se obliga a emitir un cheque especial de reembolso al Piloto en un plazo máximo de 3 (tres) días hábiles posteriores a la reclamación comprobada.

ARTÍCULO 61. AGUINALDO.- La Empresa entregará a los Pilotos a su servicio el equivalente de 20 (veinte) días de salario ordinario, este pago se efectuará a más tardar en la primera catorcena del mes de diciembre.

ARTÍCULO 62. PRIMA DOMINICAL.- La Empresa entregará a los Pilotos a su servicio el 25% de su salario de acuerdo al promedio de los días domingos laborados por la planta de Pilotos. Para efectos de pago se considerará a lo previsto en el Artículo 66.

ARTÍCULO 63. PRIMA VACACIONAL.- Los Pilotos tendrán derecho a una prima no menor del 30% sobre el salario ordinario que les corresponda, por el número de días de vacaciones.

ARTÍCULO 64. DÍAS DE DESCANSO SALARIO.- Al Piloto contratado con anterioridad al 13 de diciembre del 2010, que se encuentre en servicio los días de descanso obligatorio establecidos en el Artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, le serán pagados al doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

Se pagará a cada Piloto que labore durante 7 (siete) días consecutivos. El monto del pago será el doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

Por concepto de cumpleaños y para efecto del cálculo de la jubilación se considerará un día de descanso salario en adición a los que genere en su último mes.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 128.

ARTÍCULO 65. BONIFICACIÓN POR ANTIGÜEDAD.- Los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 al servicio de la Empresa que hayan cumplido 10 y 15 años, recibirán una bonificación igual al 2% del salario tabular. Para efectos de pago se considerará lo previsto en el Artículo 66. Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 66. PORCIÓN TABULADA DEL SALARIO.- La porción tabulada del salario ordinario mensual de los Pilotos está integrada también por el siguiente concepto:

- Prima Dominical.
- Bonificación por antigüedad, cuando aplique.

ARTÍCULO 67. COMPENSACIÓN POR HORA DE JORNADA DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, el pago de la jornada de servicio de vuelo nocturno, ambas partes están de acuerdo en que la Empresa pagará a cada Piloto individualmente el 0.30% del salario tabular por cada hora de servicio en los vuelos que inicien, abarquen o terminen entre las 01:00 y las 05:00 horas TLM; se exceptúan de lo anterior los vuelos transoceánicos. Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 129.

Para aquellas jornadas de servicio de vuelo nocturno que excedan el límite mensual asignable por rol (cinco), en términos de lo que se establece en el artículo 49 inciso a) tercer párrafo, se pagará al doble la compensación dispuesta en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 68. SALARIO TIEMPO EXTRAORDINARIO.- Los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 percibirán por el tiempo extraordinario que laboren, una compensación igual al 100% del salario que corresponda.

En virtud de que el sueldo del Piloto cubre todos los servicios que presta (vuelo y otros servicios) las partes convienen en que la hora extraordinaria de vuelo y la hora extraordinaria de otros servicios deben pagarse proporcionalmente de acuerdo a las siguientes normas:

a) Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada ordinaria de vuelo diaria fijada en la Tabla de Jornadas correspondiente se pagará el 2.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

b) Por cada hora de servicio en exceso de la jornada ordinaria de servicio por día fijada en la Tabla de Jornadas correspondiente y/o del tiempo de servicio mensual se pagará 1.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

c) Por cada hora de vuelo extra mensual arriba de 80:00 horas se pagará al 3.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

d) Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada de vuelo mensual irrebasable (90.00 horas) fijada en la Tabla de Jornadas correspondiente se pagará el 4.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 130.

ARTÍCULO 69. SALARIO, CATEGORÍA.- Una vez aprobado el examen de simulador o vuelo local señalados en el reglamento respectivo, los salarios correspondientes a la categoría se pagarán en forma provisional, a partir de la fecha de dicha aprobación y será en forma permanente al calificar, en definitiva.

En caso de incapacidad o fallecimiento, el sueldo provisional al que se hace mención es el que se aplicará para efectos legales.

ARTÍCULO 70. DIFERENCIA SALARIAL.- El salario tabular para puesto de Copilotos, deberá ser el 61% del que se le pague al Capitán del mismo equipo y la diferencia de salario tabular entre antigüedades deberá ser del 2%. Asimismo, la diferencia de salario tabular entre los equipos de cabina angosta y B787 será del 14.7%.

Mientras se mantenga la operación de aviones de cabina ancha, la Empresa se compromete en mantener como mínimo 45 plazas con salarios tabulares de Capitán B777 y 25 plazas con salarios tabulares de Copiloto B777. Los salarios serán contabilizados considerando todos los salarios vigentes de Capitán y Copiloto de B777, y cuando estos sean menores a 45 y 25 respectivamente, la diferencia para completar estos mínimos, serán asignados a los Capitanes y Copilotos que operen aviones de cabina ancha y que les corresponda por escalafón.

Para el caso de que el total de equipos B777 más equipos B787-9 sean 5 o más aviones, se garantizaran 50 (cincuenta) plazas con salarios tabulares de capitán B777 y 25 plazas con salarios tabulares de copiloto B777 en los mismos términos y condiciones descritas en el párrafo anterior.

Para efectos de este artículo la diferencia del salario tabular entre B787 y B777 será de 4.9%

A partir de la firma del presente convenio, la Empresa otorgará un incremento de 5% al salario tabular que aplique de acuerdo a antigüedad a los 60 Capitanes de mayor antigüedad que operen equipos de cabina angosta, con todas sus repercusiones.

El límite de 60 incrementos salariales a los que hace referencia el párrafo anterior no podrá excederse bajo ninguna circunstancia por lo que se transferirá a un nuevo Capitán de cabina angosta hasta que el piloto que disfrute de este beneficio deje de prestar servicio a la empresa o cambie de categoría y salario tabular.

ARTÍCULO 71. GASTOS DE ALIMENTACIÓN Y TRANSPORTACIÓN.-La Empresa cubrirá los gastos de viaje que por razones de servicio causen los Pilotos. Estas cantidades en ningún caso se considerarán como parte integrante del salario, ni como percepciones del Piloto. La atención de estos gastos se hará de la siguiente forma:

En cumplimiento del Artículo 236 de la Ley Federal del Trabajo, la Empresa proporcionará alimentación, alojamiento y transportación a los Tripulantes por todo el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones de servicio. Toda vez que los alimentos no puedan ser proporcionados por la Empresa a bordo, en virtud de que los tripulantes se encuentran efectuando labores propias de su actividad, la Empresa proporcionará a los Pilotos una

asignación en efectivo fijada de acuerdo al número de comidas que deben hacerse en cada viaje o en los lugares de pernocta extraordinaria.

En cuanto a los hoteles, estos serán elegidos de común acuerdo, en apego a los criterios de selección que ambas partes establezcan.

a) El monto de los gastos de alimentación en moneda nacional que correspondan a la República Mexicana, que se establecen en este Artículo y se señalan en el Apéndice No. 3, por razones de inflación se ajustarán semestralmente, a partir del 1º de octubre de cada año. Para tal efecto, se considerará la tasa acumulada de inflación del semestre terminado el penúltimo mes anterior a la fecha en que se modifiquen los gastos, de acuerdo al índice acumulado publicado por el Banco de México.

b) Los gastos de alimentación para frontera y extranjero serán pagados como señala el Apéndice No. 3 y se ajustarán anualmente, a partir del 30 de abril de cada año de acuerdo al índice inflacionario de los Estados Unidos de Norteamérica (*Consumer Price Index*), considerando los doce meses anteriores al penúltimo mes en que sean revisados estos gastos.

c) En caso de que el poder adquisitivo de los incisos a) y/o b) sufriera un deterioro mayor al 10% en un plazo trimestral, estos deberán ajustarse en forma automática.

d) En las estaciones previamente designadas o en las de pernocta extraordinaria, la transportación y el alojamiento de los Pilotos serán pagados directamente por la Empresa.

e) Se proporcionarán gastos de alimentos a los Pilotos en servicio de reserva, adiestramiento.

f) Cuando un vuelo se origine de un punto en el extranjero a un punto del territorio nacional con regreso al extranjero para pernoctar, los gastos de alimentos se pagarán en U.S. dólares.

g) VIÁTICOS VUELOS EUROPA Y ASIA.- Para el caso de los vuelos a Europa y Asia, de regreso a la base, los gastos de alimentación (viáticos) correspondientes serán pagados en US dólares, independientemente de la hora que se dé y de la siguiente ciudad en la que se podría cobrar el viático. Este acuerdo amplía a rutas Asia la aplicación de la minuta de 1° de septiembre de 1998 bajo los mismos criterios.

ARTÍCULO 72. COMPENSACIÓN PARA ASESORES-INSTRUCTORES.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, las plazas de Asesor- Instructor, tendrán una compensación mensual igual al 35% de la porción tabular de su salario o de la categoría máxima de Capitán de su equipo, lo que sea mayor con todas sus repercusiones. Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 131.

ARTÍCULO 73. GASTOS POR CAMBIO DE RESIDENCIA.- En caso de convenirse el establecimiento de Bases de Residencia fuera de la Ciudad de México, a los Pilotos afectados se les proporcionará gastos de traslado que en ningún caso se considerarán como parte integrante del salario, ni como percepciones del Piloto.

ARTÍCULO 74. CLÁUSULA SINDICAL.- La Empresa pagará a sus Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en forma catorcenal, el importe correspondiente al 15% de la porción tabulada de los salarios por concepto de Cláusula Sindical, y una vez retenidos los impuestos correspondientes, entregará la cantidad resultante a A.S.P.A. Esta cantidad aplicará de acuerdo a los Estatutos, Reglamentos o Acuerdos de Asamblea General, en conceptos como: Cuota Sindical, Estacionamiento, Seguro de Vida, Fondo de Reserva, S.O.S., Promoción Deportiva, etc.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010; para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 132.

ARTÍCULO 75. PRIMA DE ANTIGÜEDAD.- Los Pilotos recibirán, según el caso, una de las siguientes primas de antigüedad con independencia de las prestaciones que se establecen en el Contrato Colectivo.

a) Por separación con causa justificada por parte del Piloto o separación por parte de la Empresa, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona por cada año de servicio.

b) Por separación voluntaria, cuando tenga una antigüedad mayor de 15 (quince) años, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad.

c) Por terminación de la relación de trabajo en caso de enfermedad ordinaria, enfermedad profesional o inhabilitación en adiestramiento, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad.

d) Por jubilación a los 60 (sesenta) años de edad, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona por cada año de antigüedad.

e) Por defunción, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad, pagado a los beneficiarios.

ARTÍCULO 76. ACUMULACIÓN DE DÍAS DE ENFERMEDAD.- Para que los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 perciban salario ordinario fijo íntegro durante sus ausencias por enfermedades ordinarias o accidentes no profesionales, la Empresa suplirá y pagará directamente a los Pilotos, la diferencia entre la cuantía del subsidio que establece la Ley del Seguro Social y el monto de sus salarios ordinarios, de acuerdo con las siguientes bases:

a) Durante el primer y segundo año de antigüedad reconocida, 30 (treinta) días por cada año.

b) Un aumento de 30 (treinta) días por año hasta acumular 210 (doscientos diez) días.

c) Las ausencias mayores de 4 (cuatro) días al mes, se anotarán con cargo a la cuenta que se lleve a cada Piloto.

d) No se hará cargo a la cuenta de acumulación por enfermedad, de los días en que las enfermedades se presenten en período de vacaciones o descanso mensual intocable.

e) Los créditos y cargos se harán anualmente, los créditos al principio del año y los cargos cuando procedan. En el mes de marzo la Empresa publicará la acumulación que tengan los Pilotos al primero de enero de cada año.

f) El pago de más días que corresponda, al agotarse la cuenta de acumulación será potestativo de la Empresa.

g) La Empresa proporcionará al Piloto que así lo solicite, la documentación que le sea requerida por el Instituto Mexicano del Seguro Social, para que el Piloto pueda llevar a cabo los trámites necesarios para su cambio de clínica en el caso de cambio de domicilio dentro de cualquier entidad de la República Mexicana. En caso de cambio de clínica fuera del Área Metropolitana de la Cd. de México será responsabilidad del Piloto en cuestión, el cobro de sus incapacidades ante el IMSS debido a la imposibilidad de la Empresa del cobro de las mismas.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 77. DESPENSA.- La Empresa pagará a los Pilotos a su servicio contratados antes del 13 de diciembre del 2010 los siguientes conceptos:

a) DESPENSA.- El importe correspondiente al salario mínimo general vigente en la Ciudad de México elevado al mes.

b) FOMENTO TIENDA SINDICAL.- El importe que resulte de restar el monto del inciso anterior a la cantidad de $4,488.52 (cuatro mil cuatrocientos ochenta y ocho 52/100 M.N.). La cantidad que resulte menos los impuestos correspondientes será entregada directamente a A.S.P.A. para el Fomento de la Tienda Sindical.

c) La cantidad resultante de la suma de los incisos a) y b) $4,488.52 (cuatro mil cuatrocientos ochenta y ocho 52/100 M.N.), se modificará semestralmente de acuerdo al índice de precios y alimentos que al efecto señale el Banco de México considerando los 6 (seis) meses anteriores al penúltimo mes en que sean revisados

estos gastos. Pagándose el excedente de un salario mínimo mensual vigente en la Ciudad de México, en el concepto de Fomento Tienda Sindical.

d) AYUDA DE TRANSPORTE.- La Empresa pagará mensualmente a cada uno de los pilotos a su servicio con antigüedad reconocida de 12 (doce) años o más, la cantidad equivalente a 50 litros de gasolina “Premium” o similar bajo las siguientes reglas:

1. El último día de noviembre se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de enero del siguiente año.

2. El último día de mayo se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de julio del mismo año.

El monto se entregará en vales de gasolina o por medio de tarjeta electrónica en la segunda catorcena de cada mes, este beneficio aplicará únicamente a pilotos activos.

TRANSITORIO.- Derivado de los tiempos que se requieren para la implementación de lo establecido en el inciso d) del presente artículo, las partes acuerdan que la ayuda de transporte será efectiva a partir de la segunda catorcena del mes de mayo de 2020.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 133.

ARTÍCULO 78. APORTACIÓN EMPRESA PARA GASTOS DE OBJETIVO SOCIAL.-
Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010.

a) La Empresa entregará a A.S.P.A. para servicio de previsión social a los Pilotos Jubilados, la proporción que corresponda al 17% del monto del inciso a) del Artículo 77.

b) La Empresa entregará directamente a A.S.P.A. de México la cantidad equivalente al 3.89% del total de la suma de la porción tabulada del Salario de sus Pilotos, mismo que será aplicado en los planes sociales de Salud para los Pilotos de la Empresa agremiados.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 134.

ARTÍCULO 79. FONDO DE AHORRO.- La Empresa constituirá un Fondo de Ahorro en beneficio de sus Pilotos, de acuerdo a las siguientes bases:

a) La Empresa descontará a los Pilotos a su servicio la aportación al Fondo de Ahorro equivalente al 13% de la porción del salario tabular que no exceda de 10 (diez) veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal elevado al mes.

b) La Empresa aportará para el Fondo de Ahorro de cada Piloto una cantidad equivalente al 13% de la porción del salario tabular que no exceda de 10 (diez) veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal elevado al mes.

c) El Fondo de Ahorro así constituido, se invertirá en los términos que establece el reglamento de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, otorgando préstamos hasta por un máximo del 90% de las aportaciones efectuadas por la Empresa y por los Pilotos.

d) Para la obtención de dichos préstamos es necesario que el Piloto requisite y entregue la solicitud que para estos efectos elabore la Empresa.

La entrega de las cantidades solicitadas como préstamo serán entregadas catorcenalmente en la nómina correspondiente.

e) Las cantidades resultantes de las aportaciones de la Empresa y de los Pilotos, así como los rendimientos obtenidos por su inversión serán entregadas a los Pilotos en la primera catorcena del mes de diciembre de cada año.

Los préstamos otorgados deberán ser liquidados por los Pilotos al Fondo de Ahorro, a más tardar la primera catorcena del mes de diciembre de cada año.

ARTÍCULO 80. BONO DE PRODUCTIVIDAD.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, la Empresa se compromete anualmente a pagar un Bono de Productividad distribuido de la siguiente manera:

PRIMERA PARTE: PAGO MENSUAL

Se pagará mensualmente el equivalente a 1 (un) día de salario tabular a todos los Pilotos que no se incapaciten o ausenten durante el transcurso de un mes calendario.

SEGUNDA PÁRTE: PAGO ANUAL

Se pagará un mes de salario tabular a cada Piloto, multiplicado por el factor 1.0158 (uno punto cero ciento cincuenta y ocho) en el mes de febrero del año inmediato posterior.

Quedan fuera de este pago anual:

1. Los Pilotos que sean dictaminados con una sanción consistente en, por lo menos, un día de suspensión de labores o más, dictaminados por la Empresa y/o A.S.P.A.

2. Los Pilotos que incurran en ausencias injustificadas.

3. Los Pilotos a quien se les haya otorgado permisos sin goce de sueldo por uno o más días.

El monto total efectivamente pagado en el año (Pago Real) considerando la Primera Parte: Pago Mensual y la Segunda Parte: Pago Anual, no podrá ser menor a un pago mínimo que será el monto que resulte de considerar 1.15 (uno punto quince) veces del salario tabular mensual de toda la planta de Pilotos que se encuentren activos al 31 de diciembre de cada año y con asistencia perfecta, o la parte proporcional laborada durante su último año de servicio previo a la jubilación. Aplicable para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010 y que se encuentren activos al 31 de diciembre de cada año.

En caso de resultar mayor el monto del Pago Mínimo sobre el Pago Real, la diferencia entre ambos montos (remanente) se repartirá en partes iguales entre los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010 que se encuentren activos al 31 de diciembre de cada año y con asistencia perfecta, o la parte proporcional laborada durante su último año de servicio previo a la jubilación habiendo cumplido con la asistencia perfecta.

Para mayor claridad, se establece que quedan excluidos, sólo del pago del Remanente, los Pilotos que se hayan ausentado por cualquiera de las siguientes causas: incapacidad, ausencia injustificada, permiso sin goce de sueldo o sanción.

ARTÍCULO 81. SALARIOS FACTOR.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, los salarios serán determinados según el orden escalafonario de acuerdo al número de equipos que se tengan en cada categoría, considerándose como mínimo para este efecto 5.5 Capitanes y 5.3 Copilotos por avión, pagándose el número real si es superior. Este Artículo no aplicará para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

CAPÍTULO V

VACACIONES, PERMISOS, PASES Y DESCUENTOS

ARTÍCULO 82. VACACIONES ANUALES, DURACIÓN.- Los Pilotos con antigüedad contractualmente reconocida de un año, disfrutarán de un período de vacaciones con duración de 30 (treinta) días, a partir del primer año de antigüedad de Piloto. A solicitud del Piloto podrán dividirse los 30 (treinta) días de vacaciones hasta en 3 (tres) períodos en meses distintos. Pudiendo ser en un período de 30 días, dos períodos de 15 días o tres períodos de 10 días.

El período de vacaciones se aumentará en un día más por cada año y el período máximo no excederá de 60 (sesenta) días. Los días que excedan de los 30 al año, forman parte de los días de descanso mensual, según lo establecido en el artículo 45 del presente CCT.

Los días de descanso mensual correspondientes se asignarán en fecha inmediata anterior o posterior a las vacaciones programadas.

Un Piloto en el desempeño de un puesto directivo en A.S.P.A., podrá dividir su período de vacaciones tantas veces como sea necesario para el desempeño de sus funciones, dando aviso a la Empresa con un mínimo de 20 (veinte) días antes de la fecha de su iniciación.

Durante los últimos 12 (doce) meses previos a la fecha de su jubilación, el Piloto podrá optar por laborar en su totalidad o parcialmente los últimos sesenta días de vacaciones a que tenga derecho, recibiendo la remuneración correspondiente, la Empresa informará a A.S.P.A.

ARTÍCULO 83. VACACIONES, AJUSTES.- Las vacaciones se reducirán proporcionalmente de acuerdo con el número de días de permisos sin goce de sueldo, los ajustes respectivos se harán al autorizarse cada período de acuerdo a los días laborados.

ARTÍCULO 84. VACACIONES, ROL.- El rol de vacaciones correspondiente al año siguiente, lo publicará y notificará la Empresa a los Pilotos y a A.S.P.A. en el mes de noviembre.

El número escalafonario del Piloto se utilizará como factor para determinar la fecha en que se inicie el período de vacaciones, de tal modo que en el año calendario se determine dicho período. Los cambios que por necesidades del servicio o por comisiones sindicales se convengan, serán notificados a los Pilotos afectados y a A.S.P.A. con anticipación no menor de 30 (treinta) días y por una sola vez.

Si en el momento que se notifique el cambio de vacaciones, el Piloto tiene prueba fehaciente de haber contratado y pagado servicios vacacionales previos a la notificación de cambio por parte de la empresa, éstas no podrán ser modificadas. Si por necesidades de la empresa no se pudieran otorgar en las fechas asignadas originalmente, ésta se obliga a cubrir la totalidad de los gastos demostrados por el Piloto y familiares de primer grado. Este reembolso será efectuado en base a la cancelación de los servicios previamente contratados por el Piloto y/o sus familiares de primer grado en un plazo no mayor a 15 días hábiles.

Cualquier otro cambio, será motivo de convenio previo con A.S.P.A.

Las vacaciones podrán ser interrumpidas en caso de adiestramiento para ascenso o promoción, previa conformidad del Piloto afectado.

En el caso de quedar periodos de vacaciones vacantes de los Pilotos con menor número escalafonario en cada equipo, los Pilotos del equipo correspondiente podrán solicitar se les asignen dichos periodos por estricto orden escalafonario.

ARTÍCULO 85. PERMISOS A PILOTOS.-

a) CON GOCE DE SUELDO

1. PERMISOS SINDICALES.- La Empresa concederá a Directivos de A.S.P.A. para el desempeño de comisiones sindicales previa solicitud, permiso con goce de sueldo hasta por 15 (quince) días al mes por cada 20 (veinte) plazas o fracción. Ese máximo se computará sumando los días de permiso que se conceden a cada uno de los Directivos. Con independencia del párrafo anterior, la Empresa concederá permiso a 2 (dos) Pilotos por 30 (treinta) días para la preparación y negociación de la revisión contractual.

2. PERMISOS ESPECIALES.- La Empresa concederá a los Pilotos permisos con goce de sueldo hasta por 5 (cinco) días, por nacimiento de hijos y 7 (siete) días por enfermedades graves y/o fallecimiento de familiares de primer grado y/o cónyuge, 3 (tres) días,1 (uno) otorgado por la Empresa, y 2 (dos) a cuenta de vacaciones en caso de padres políticos y abuelos. En coordinación con la Jefatura de Pilotos y a solicitud del Piloto podrán iniciarse dentro de los 10 (diez) días posteriores al evento.

   Para estos efectos los hermanos se considerarán familiares de primer grado.

3. PERMISOS JUDICIALES.- La Empresa concederá a los Pilotos hasta por 7 (siete) días de permiso con goce de sueldo para atender sus asuntos judiciales, siempre que éstos justifiquen que los mismos requieran su presencia. En adición, se otorgará permiso hasta por 30 (treinta) días sin goce de sueldo.

4. PERMISOS RELATIVOS SERVICIOS.- La Empresa concederá a los Pilotos, permiso con goce de sueldo, para asistir a diligencias judiciales o administrativas que deriven o se relacionen del servicio, o de las relaciones laborales, sin afectar el período de vacaciones, y siempre que justifiquen que su presencia es exigida.

5. PERMISOS A CUENTA DE VACACIONES.- Previa solicitud del Piloto y por conducto de A.S.P.A. la Empresa podrá conceder permisos a cuenta de vacaciones de 1 (uno) a 30 (treinta) días por año calendario, sin que sean acumulables, para

atender asuntos personales, siempre y cuando esto no implique cancelación de vuelos de ruta.

La Empresa concederá permisos a cuenta de vacaciones a dos Pilotos al mes, por cada equipo y categoría del mismo, este permiso no podrá exceder de 2 (dos) días.

La solicitud deberá entregarse a la Jefatura de Pilotos con una anticipación de por lo menos 10 (diez) días del mes previo a programar el permiso.

El otorgamiento de estos permisos no procederá en los meses de julio, agosto y diciembre de cada año.

b) SIN GOCE DE SUELDO

1. PERMISOS JUDICIALES.- En adición al permiso judicial del inciso a), se otorgará permiso hasta por 30 (treinta) días sin goce de sueldo.

2. PERMISOS OTROS.- La Empresa concederá permisos sin goce de sueldo hasta por 60 (sesenta) días al año por Piloto, a no más de 4 (cuatro) Pilotos al año y no más de 2 (dos) Pilotos por Categoría. La solicitud será tramitada por A.S.P.A. con 30 (treinta) días de antelación, previa solicitud del Piloto.

ARTÍCULO 86. PASES Y DESCUENTOS, TRÁMITE.- La Empresa se obliga a proporcionar a cada Piloto a través de la Jefatura de Pilotos a más tardar el día 20 de diciembre del año anterior a ser utilizados, un talonario de formas que contenga un número igual a cada uno de los boletos (pases y SUBLOS) a que tenga derecho el Piloto durante el año a disfrutar, y que podrán ser canjeados por boletos o su equivalente, en cualquier Oficina de Boletos de la Empresa, mediante identificación y firma del Piloto o de la persona que éste designe por escrito para este fin ante la Empresa.

Con la implementación del procedimiento electrónico para el trámite de pases y descuentos se dejará de proporcionar el talonario de formas señalado en el párrafo anterior y dejará de aplicar el inciso a) del presente artículo. Para tales efectos se emitirá el procedimiento correspondiente.

a) Los pases y descuentos previstos en este Capítulo se tramitarán por conducto de la Empresa o, en su caso, directamente por el propio Piloto en cualquier Oficina de Boletos de la Empresa, tanto de la República Mexicana como en el Extranjero, a la presentación de la credencial de identificación expedida por la Empresa.

El uso de la credencial de referencia será de la responsabilidad del Piloto, y servirá para tramitar la expedición de boletos válidos únicamente en las rutas que opera la

Empresa. En caso de extravío destrucción o vencimiento de dicha credencial, el interesado deberá comunicarlo de inmediato a la Empresa.

El canje de los boletos deberá efectuarlo personalmente el Piloto o la persona designada por éste, presentando la credencial de la Empresa o una identificación oficial y la forma indicada para este fin.

En el caso de boletos con derecho a reservación y/o pre-asignación de asientos, se podrá llevar a cabo este trámite en cualquier oficina de boletos de la Empresa y en cualquier asiento disponible en el avión que no sea de primera clase o equivalente.

Cualquier mal uso del talonario, será responsabilidad del titular del mismo y estará sujeto a las sanciones que se establecen en el Reglamento Interior de Trabajo y la Ley Federal de Trabajo.

En caso de pérdida del talonario, se estará sujeto al procedimiento que para tal fin se establezca entre la Empresa y ASPA, el cual deberá estar elaborado y aprobado antes del 30 de noviembre del 2006.

b) La Empresa, mediante solicitud del Piloto, proporcionará carta solicitud o de presentación para la obtención de pases o el máximo descuento posible para la Empresa que éste solicite.

c) Los pases y/o descuentos a que se refiere este Capítulo, podrán ser usados conforme a la asignación del Piloto dentro de cualquiera de las rutas de la Empresa, pudiendo escalar durante el trayecto; así como regresar al origen desde una estación diferente.

Los cupones de un boleto podrán utilizarse indistintamente en su orden, siempre que estén vigentes.

d) Los pases y/o descuentos a que se refiere este Capítulo, podrán ser intercambiados entre el Piloto y sus familiares que tengan derecho.

TRANSITORIO.- REDACCIÓN TRANSPARENCIA EN PASES Y DESCUENTOS. Empresa y Sindicato en un plazo máximo de 30 días contados a partir de la firma del presente convenio procederán a revisar el procedimiento que brinde transparencia al uso de pases y descuentos sujetos a espacio, a fin de acordar lo conducente para mejorar este procedimiento.

ARTÍCULO 87. PASES ANUALES.- La Empresa venderá anualmente a $1.00 M.N. (Un peso 00/100 M.N.) a los Pilotos con 1 (un) año de antigüedad pases no sujetos a espacio, de acuerdo a lo siguiente:

a) 1 (un) pase continental sin estar sujeto a embargo.

b) 1 (un) pase a cualquier destino sin estar sujeto a embargo, excepto la ruta de Europa.

c) 1 (un) pase cada 3 (tres) años a cualquier destino a Pilotos con antigüedad de 10 (diez) o más años cumplidos, sin estar sujeto a embargo, excepto la ruta de Europa, cuya utilización deberá ser durante el periodo de 3 (tres) años.

Las prerrogativas señaladas en los incisos anteriores serán extensivas al cónyuge e hijos del Piloto hasta de 25 años inclusive.

En el caso del Piloto soltero, esta prestación se hará extensiva a los padres.

Se podrá sustituir al Piloto, cónyuge e hijos por los padres del mismo, Sobrinos, Hermanos, Yernos, Nueras y Suegros previamente registrados.

Estos pases se utilizarán en clase turista o equivalente.

Los Pilotos al servicio de la Empresa con edades de 50 (cincuenta) años o mayores, recuperarán el número de pases que generaron cuando la edad de sus hijos era igual o menor a 25 años inclusive. Estos pases serán intercambiables entre el Piloto, cónyuge, hijos o nietos previamente registrados en la Empresa, no serán acumulables.

Los pases y/o descuentos con espacio positivo y reservación confirmada tendrán el mismo trato que cualquier boleto de paga con tarifa completa que venda la Empresa a sus pasajeros. Sin restricción de clase excepto Premier o equivalente.

Los embargos no aplicarán de manera alguna, cuando el Piloto se encuentre disfrutando de su periodo vacacional.

Los pases anuales se podrán utilizar en cualquier ruta de Grupo Aeroméxico.

ARTÍCULO 88. DESCUENTOS PASAJES. - La Empresa venderá anualmente a los Pilotos, siendo esta prerrogativa extensiva en los términos siguientes:

a) 90% de descuento de la tarifa más baja publicada por cualquier medio al momento de la emisión sujeto a espacio, sin embargo.

1. Ilimitados para cónyuge e hijos del Piloto menores de 25 años.

2. 12 (doce) para hijos del Piloto mayores de 25 años, hermanos, sobrinos, yernos, nueras, nietos y suegros, previamente registrados.

3. 8 (ocho) para padres del Piloto.

En los descuentos en pasajes del 90% de descuento sujeto a espacio, se podrán utilizar en el Grupo Aeroméxico.

b) 50% de descuento de la tarifa más baja publicada por cualquier medio al momento de la emisión no sujeto a espacio.

1. Ilimitados sin embargo para padres, cónyuge e hijos del Piloto menores de 25 años, pudiéndose utilizar en cualquier clase.

2. 12 (doce) con embargo para ser utilizados por hijos del Piloto mayores de 25 años, hermanos, sobrinos, yernos, nueras y nietos, pudiéndose utilizar en cualquier clase.

Quien utilice la clase Premier en tramos internacionales tendrá derecho al uso del Salón VIP.

Los pases y/o descuentos con espacio positivo y reservación confirmada tendrán el mismo trato que cualquier boleto de paga con tarifa completa que venda la Empresa a sus pasajeros.

ARTÍCULO 89. PASES SINDICALES. - La Empresa concederá pases no sujetos a espacio para los Directivos de A.S.P.A. o a sus Asesores, designados por escrito por el Secretario General, para el desempeño de comisiones sindicales.

ARTÍCULO 90. PASES Y DESCUENTOS PILOTOS JUBILADOS E INCAPACITADOS.- La Empresa venderá al Piloto Jubilado e Incapacitado, así como a su cónyuge:

a) A $1.00 M.N. (Un peso 00/100 M.N.) un pase anual no sujeto a espacio en cualquiera de sus rutas.

b) A $1.00 M.N. (Un peso 00/100 M.N.) un pase anual no sujeto a espacio aplicando las fechas de embargo iguales al Piloto en activo, en cualquiera de sus rutas.

c) Así como 4 (cuatro) descuentos anuales, y 2 (dos) sublos.

1. 2 (dos) del 50% con espacio positivo de la tarifa más baja publicada por cualquier medio al momento de la emisión sujetos a embargo. Intercambiables por sublos a solicitud del Piloto.

2. 2 (dos) del 90% sujeto a espacio, no sujetos a embargo.

3. 2 (dos) boletos sublos sujetos a espacio, en cualquiera de sus rutas, no sujetos a embargo**.**

Para cada uno de ellos.

En relación con los pases y descuentos para los Pilotos Incapacitados, surtirá efecto esta prestación para los Pilotos que se incapaciten a partir del 1º de octubre de 1992, no siendo retroactiva la misma.

Todos estos pases y descuentos podrán ser intercambiables entre el Piloto y su cónyuge e hijos **o nietos** del Piloto registrados ante la Empresa.

En caso de fallecimiento del cónyuge, el pase, descuentos y sublos generados por éste, podrán ser transferidos al Piloto o hijos del Piloto registrados ante la Empresa.

ARTÍCULO 91. PASES Y DESCUENTOS PAGO.- La Empresa recibirá como pago del costo de los boletos que emita, efectivo, cheque personal del Piloto o tarjeta de crédito bancaria. Para los descuentos a que se refiere este Capítulo se aplicarán las tarifas más bajas publicadas anualmente.

El pago podrá hacerse mediante cuatro descuentos catorcenales vía nómina a solicitud por escrito del Piloto (a partir del 20 de diciembre).

ARTÍCULO 92. PILOTOS UNIFORMADOS VIAJANDO EN CABINA.- Los Pilotos que laboren en las Empresas que al 30 de septiembre del 2008 tengan Contratación Colectiva con ASPA, previa autorización del Capitán del vuelo, podrán utilizar los asientos de cabina de Pilotos, para transportarse dentro de la red de rutas de la Empresa, debiendo anotarse este hecho en el manifiesto de carga y balance.

Los Pilotos podrán utilizar los asientos de cabina (clase turista) en las rutas de la República Mexicana y los Estados Unidos, sólo en el caso de que existan asientos disponibles.

Para poder hacer uso de esta facilidad, el o los Pilotos podrán viajar sin uniforme únicamente en asientos disponibles en cabina de pasajeros en rutas nacionales de acuerdo al código de vestimenta especificado en el RIT. En rutas internacionales se deberá viajar portando el uniforme reglamentario.

Ambas partes se comprometen a revisar las alertas en vigor correspondientes periódicamente.

TRANSITORIO TVC.- Las partes establecerán de común acuerdo el procedimiento TVC con asiento en cabina turista garantizado para pilotos residentes fuera de la zona metropolitana que se concentren a cubrir una asignación de servicio o concluyendo un servicio se trasladen a su domicilio de residencia, acotado a la estación de residencia que el piloto acredite y respetando un tiempo mínimo de 12 horas para presentar solicitud. Se considerará el transporte a pilotos elegibles de Aeromar única y exclusivamente para la ruta de su residencia (previamente acreditada) y bajo la modalidad de sujeto a espacio y en cabina turista, los cuales deberán apegarse al procedimiento establecido de común acuerdo por las partes para tales efectos.

TRANSITORIO SEGUNDO.- Las partes acuerdan llevar a cabo mesas de trabajo con las áreas de seguridad aérea, Dirección de Operaciones y ASPA de México a efecto de revisar y acordar un nuevo procedimiento del uso del TVC.

ARTÍCULO 93. PASES, CAMBIO DE RESIDENCIA.- En caso de que se convenga el establecimiento de bases fuera de la Ciudad de México, los Pilotos que sean cambiados de base de residencia tendrán derecho a que la Empresa les expida pase para trasladarse a la nueva base, a favor del Piloto, cónyuge e hijos.

> **NOTA**: Todos los pases y descuentos a que hace referencia este Capítulo no serán indemnizables, ni formarán parte del salario.

ARTÍCULO 94. DESCUENTOS INTERLINEALES.- La Empresa boletinará a cada uno de los Pilotos la lista de las Aerolíneas con las cuales existe Convenio de descuentos interlineales con la Empresa, y su actualización.
Se aplicará el Convenio ZED, lo anterior incluye a Pilotos jubilados e incapacitados, siempre y cuando lo autorice y esté pactado con la línea aérea correspondiente.

ARTÍCULO 95. SUBLOS.- La Empresa otorgará al Piloto 12 (doce) boletos sublos, en cualquier ruta de la misma, pudiendo ser utilizados por el cónyuge e hijos del Piloto hasta 25 años.

Estos boletos podrán ser transferibles a quien el Piloto designe, previo registro anual (que se cierra los 31 de enero de cada año) ante la Empresa, en cualquier ruta de la misma, exceptuando la ruta transcontinental, en cuyo caso se limita a 6 (seis) SUBLOS.

El costo de estos boletos será:

- Nacionales: $220.00 M.N. (DOSCIENTOS VEINTE PESOS)
- Internacionales: $35.00 USD (TREINTA Y CINCO DÓLARES AMERICANOS)

En ambos casos se pagarán los impuestos correspondientes.

> **NOTA**. - Ambas partes, están de acuerdo en establecer el procedimiento de otorgar el pase de abordar (especulando última hora) en el caso de los pases y/o descuentos sujetos a espacio, para que inicie su vigencia el 01 de noviembre de 1998. Entendiendo por pase "especulando última hora" al documento que entrega el personal de Tráfico en los diversos aeropuertos de la red de rutas de la Empresa para que el Piloto pueda estar en espera de que se le autorice el abordaje y se le asigne un asiento, después de identificar la disponibilidad de espacio para ser disfrutado como prestación laboral. Este derecho tendrá que ejercerse por el portador del boleto.

CAPÍTULO VI

RIESGOS, PREVENCIONES GENERALES Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

ARTÍCULO 96. TRASLADO DE FAMILIARES.- En caso de accidente o enfermedad grave que impida al Piloto en servicio, trasladarse a su base de residencia, la Empresa proporcionará a su cónyuge y a un acompañante, pasaje gratuito de ida y vuelta, no sujeto a espacio, hasta el lugar donde se encuentre el Piloto, así como alojamiento y alimento conforme a la Tabla del Apéndice 3, por el tiempo necesario para reintegrar al Piloto a su base.

ARTÍCULO 97. TRASLADO DE CADÁVERES.- En caso de muerte el Piloto fuera de la base de residencia, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver del Piloto hasta el lugar de su contratación o base de residencia, o lugar que designen los familiares de primer grado.

ARTÍCULO 98. INCAPACIDAD ORDINARIA.- La Empresa cubrirá a los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en los casos de enfermedades generales los 3 (tres) primeros días que no paga el Instituto Mexicano del Seguro Social.

La Empresa está conforme en cubrir a partir del cuarto día de incapacidad por enfermedad general, la diferencia entre el subsidio que entrega el I.M.S.S. y el salario registrado ante el propio Instituto hasta por un término máximo contemplado en el Artículo 76. Al acumularse este término terminará la obligación de la Empresa, quedando a cargo del I.M.S.S. el pago que corresponda.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 136.

ARTÍCULO 99. SEGURO DE ENFERMEDADES GENERALES Y RIESGOS.- **Para los pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010**, cuando la enfermedad o riesgo de trabajo, origine incapacidad permanente parcial o total al piloto para el ejercicio de su profesión y sea causa para que el estado le retire o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y sea causa para que el Instituto Mexicano del Seguro Social, le dictamine estado de invalidez, la Empresa indemnizará al Piloto.

El importe de la indemnización consistirá en 1,095 (un mil noventa y cinco) días del salario ordinario que percibe el piloto conforme lo establece el artículo 59 del presente Contrato Colectivo de Trabajo. En el entendido de que la indemnización aplicará a las incapacidades parciales permanentes o incapacidades totales permanentes así calificadas por el Instituto Mexicano del Seguro Social, a través de un dictamen con carácter de definitivo y que deriven de una enfermedad general o profesional o riesgo de trabajo. Dicha indemnización también aplicará en el caso de muerte del piloto cuando ésta suceda; a).- Durante un servicio de vuelo y/o pernocta, b).- Durante un Adiestramiento teórico o práctico, incluyendo y extendiendo su aplicación a los traslados entre su domicilio registrado ante el Seguro Social y el aeropuerto y viceversa, así como los servicios de reserva y los servicios de adiestramiento teórico en

México y en cualquier instalación de la empresa o que se designe de manera temporal por la misma.

La aplicación de este pago es independiente de las prestaciones que corresponda cubrir el Instituto Mexicano del Seguro Social, y de los seguros e importes previstos en el artículo 101, artículo 102 y/o artículo 103, en su caso y de cualquier otro beneficio que derive de la contratación.

Para efectos de este artículo, se consideran como riesgos y enfermedades profesionales las marcadas en la Ley Federal del Trabajo, Ley del Seguro Social, La Ley de Aviación Civil y sus Reglamentos y demás leyes y reglamentos aplicables y en todos los casos se tomará como base 1,095 (un mil noventa y cinco) días del salario ordinario del piloto para su cuantificación en términos del artículo 59 del presente Contrato Colectivo.

El período máximo de reclamación es de dos años a partir de la fecha de elaboración del dictamen de invalidez ST-4 emitido por el IMSS.

Este artículo no aplica para pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 137.

ARTÍCULO 100. GASTOS DE INHUMACIÓN.- La Empresa cubrirá a los beneficiarios el importe de 2 (dos) meses de salario ordinario para los gastos de inhumación.

ARTÍCULO 101. SEGURO DE VIDA GRUPO.- Independientemente de lo previsto en este Capítulo, la Empresa contratará un seguro de grupo en beneficio de cada uno de los pilotos equivalente a 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario en caso de muerte. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

Para la contratación de la póliza correspondiente a este seguro de grupo, tanto la empresa como el sindicato se pondrán de acuerdo en las condiciones contenidas en la referida póliza.

De la misma manera, ambas partes se pondrán de acuerdo, por lo que respecta a las condiciones de la póliza, cada vez que ésta deba ser renovada o cuando se pretenda llevar a cabo cualquier modificación a los términos y condiciones de la misma. En el caso de que, derivado del incumplimiento por parte de la empresa a las obligaciones de ***(i)*** pago de la prima de la póliza o renovación de la misma así como ***(ii)*** realizar alguna modificación a las condiciones de la póliza en forma unilateral por parte de la empresa, y que con motivo de dichas causas no se cubriera por parte de la Compañía Aseguradora el mencionado pago de 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario, en caso de muerte del piloto, la empresa cubrirá el pago antes mencionado.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 101 BIS.

ARTÍCULO 101 BIS. SEGURO DE VIDA GRUPO PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010.- Independientemente de lo previsto en este Capítulo, la Empresa contratará un seguro de grupo en beneficio de cada uno de los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, equivalente a 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario mensual del presente contrato, en caso de muerte. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

En el caso de muerte del piloto, cuando ésta suceda durante un servicio de vuelo y/o pernocta o durante un adiestramiento incluyendo los traslados entre su domicilio registrado ante el Seguro Social y el aeropuerto y viceversa, así como los servicios de reserva y los servicios de adiestramiento teórico en México y en cualquier instalación de la empresa o que se designe de manera temporal por la misma, quedará sin efectos el pago establecido en el párrafo anterior y en su lugar, la empresa se obliga a contratar un seguro en beneficio de los pilotos equivalente a a 65 (sesenta y cinco) meses de la porción tabulada del salario mensual del presente contrato.

El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la empresa. Para la contratación de la póliza correspondiente a este seguro de grupo, tanto la Empresa como el Sindicato se pondrán de acuerdo en las condiciones contenidas en la referida póliza.

De la misma manera, ambas partes se pondrán de acuerdo, por lo que respecta a las condiciones de la póliza, cada vez que ésta deba ser renovada o cuando se pretenda llevar a cabo cualquier modificación a los términos y condiciones de la misma.

En el caso de que, derivado del incumplimiento por parte de la empresa a las obligaciones de ***(i)*** pago de la prima de la póliza o renovación de la misma así como ***(ii)*** realizar alguna modificación a las condiciones de la póliza en forma unilateral por parte de la empresa, y que con motivo de dichas causas no se cubriera por parte de la Compañía Aseguradora el mencionado pago de 50 (cincuenta) meses de la porción tabulada del salario, en caso de muerte del piloto, la empresa cubrirá el pago antes mencionado.

Este artículo no aplica para pilotos contratados antes del 13 de diciembre de 2010.

> **TRANSITORIO. -** En virtud de que los seguros de grupo previstos en los Artículos 101 y 101 BIS, ya se encuentran contratados a la fecha de este convenio, los términos de su renovación y establecimiento de condiciones pactadas se llevarán a cabo a partir del vencimiento y renovación de las pólizas actualmente en vigor. Y por ello LA EMPRESA entregará a la ratificación y firma un ejemplar de las pólizas existentes al SINDICATO.

ARTÍCULO 102. SEGURO DE CANCELACIÓN DE LICENCIA POR CAUSAS MÉDICAS.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en caso de incapacidad física, mental o inhabilidad manifiesta del Piloto para el ejercicio de su profesión que provenga o no de un riesgo profesional y sea causa para que el Estado le retire, cancele o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y/o sea causa para que el I.M.S.S. le

dictamine estado de invalidez, la Empresa tomará un seguro de grupo equivalente a 25 meses de salario tabular, en beneficio de cada uno de los Pilotos. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

En caso de que el I.M.S.S. dictamine invalidez al Piloto antes de que el Estado le cancele definitivamente la licencia, el pago del seguro que establece este Artículo, por tal causa, será liquidado hasta la cancelación de la misma tomando como base el salario que devengaba a la fecha en que se le haya otorgado la indemnización que se menciona en el Artículo 99.

Este artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 138.

ARTÍCULO 103. SEGURO PARA VUELO DE PRUEBA, CONCENTRACIÓN, COMPROBACIÓN O ADIESTRAMIENTO.- La cobertura del seguro de cada Piloto será igual al doble de lo previsto en los Artículos 99, 101 o 102 de este Contrato, según corresponda: igualmente aplicará por incapacidad permanente o muerte por terrorismo, sabotaje, riesgo de guerra y/o cualquier acto que ponga en riesgo la integridad física del tripulante. Asimismo, amparará a los Pilotos de la Empresa cuando actúen como miembros de la Comisión Técnica de A.S.P.A. en vuelos de Adiestramiento, así como a los miembros de la Comisión Investigadora de Accidentes en el desarrollo de sus funciones.

ARTÍCULO 104. SEGURO DE PASAJERO.- Cuando el Piloto, su cónyuge y/o sus familiares viajen al amparo de pases y/o descuentos contractuales, o boletos sujetos a espacio en aviones de la Empresa como pasajeros, se deberán aplicar la totalidad de las condiciones de transporte IATA, así como lo contemplado en el Convenio de Varsovia y los Protocolos que lo modifican aprobados por el Estado Mexicano y lo dispuesto en las Leyes y Reglamentos aplicables.

ARTÍCULO 105. SERVICIO MÉDICO.- Con el fin de realizar la selección médica y aplicar las medidas para mantener la salud de las tripulaciones, contribuyendo con ello a incrementar y optimizar la productividad de las mismas, la Empresa mantendrá un servicio médico formado por especialistas en medicina de aviación, para la atención prioritaria de las necesidades del personal de vuelo, asimismo deberá efectuar visitas domiciliarias en la base de residencia, previa cita y/o a solicitud del Piloto.

El servicio médico de la empresa estará facultado para expedir licencia médica (que justifique la ausencia) de hasta 3 (tres) días. Cuando la incapacidad amerite más de 3 (tres) días, el servicio médico de la empresa otorgará la licencia Médica por 3 (tres) días y el piloto deberá dirigirse al IMSS para su valoración médica y tramitar la incapacidad correspondiente.

La Empresa y A.S.P.A. mantendrán coordinación constante para lograr el desarrollo de los programas y proyectos que este departamento proponga.

ARTÍCULO 106. REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO.- El Reglamento Interior de Trabajo deberá ajustarse a las prescripciones de este Contrato Colectivo y de la Ley. Este

Reglamento, se encuentra contenido dentro del Manual de Operaciones de Vuelo, en su sección de generalidades.

Se nombrará una Comisión Mixta formada por Representantes de A.S.P.A., Representantes de la Empresa y un tercero nombrado por las partes para que elaboren, modifiquen o actualicen la Sección del Manual de Operaciones que se cita en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 107. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES O INCIDENTES.-

a) La Empresa dará amplias facilidades para que los investigadores encargados por A.S.P.A. de la investigación de accidentes o incidentes, puedan desempeñar su cometido con eficiencia.

b) Cuando la Empresa tenga conocimiento de un accidente o incidente ocurrido a uno de sus aviones, deberá notificar a A.S.P.A. a la brevedad posible.

Para efectos de los incisos a) y b) los incidentes que se considerarán serán únicamente aquellos en donde se vea involucrado directamente alguno de los Pilotos de la Empresa.

c) El Piloto investigador, en caso de encontrarse fuera, será inmediatamente regresado a su base y/o trasladado al lugar de los hechos.

d) El Piloto investigador, gozará de permiso sindical con independencia de los estipulados en el Capítulo V, durante todo el tiempo que se requiera su presencia en la investigación. También tendrá derecho a libre transportación en las rutas de la Empresa, así como a los gastos de alimentos, hotel y transportación que se generen, en relación con la investigación.

e) La Empresa dará facilidades a los investigadores para cumplir su cometido dándoles acceso a los archivos, talleres, laboratorios, etc. y expidiendo las copias de los documentos que éstos soliciten.

f) La Empresa no interrogará a los Pilotos involucrados antes de que hayan transcurrido 72 horas y esté presente un Delegado de A.S.P.A., cualquier declaración no podrá ser usada contra el Piloto.

g) La Empresa considerará recomendaciones que formulen los investigadores de accidentes de A.S.P.A. en su informe final.

h) Con el propósito de contar con personal capacitado por parte de A.S.P.A., la Empresa proporcionará anualmente el costo y los gastos a un Piloto para recibir un curso de investigación de accidentes por cada trescientos Pilotos o fracción, en la Institución Educativa y en los términos que convengan las partes.

ARTÍCULO 108. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.- Con el propósito de lograr sistemas de estudio y capacitación que permitan mantener un alto índice de seguridad industrial, Empresa y A.S.P.A. en coordinación, estructurarán los planes de estudio respectivos.

La Empresa otorgará becas a los Pilotos para poder cursar los estudios mencionados en el párrafo anterior, brindando las más amplias facilidades para ello.

> **TRANSITORIO ASSESSMENT DE CULTURA DE SEGURIDAD.-** Las partes se comprometen a implementar las recomendaciones derivadas del assessment de cultura de seguridad, salvo que contravenga el Contrato Colectivo de Trabajo en cuyo caso las partes se pondrán de acuerdo**.**

ARTÍCULO 109. INFORME DE INCAPACIDADES.- La Empresa informará mensualmente a A.S.P.A., la relación de Pilotos con reporte de incapacidad así como el estado que guardan cada una de ellas.

ARTÍCULO 110. BONO RECONOCIMIENTO (HOSPEDAJE-ALIMENTACIÓN).- La Empresa otorgará a los Pilotos que tengan relación de trabajo con Aerovías de México S.A. de C.V.,(con excepción de los Pilotos que tengan suspendida por cualquier motivo la relación de trabajo) un beneficio anual consistente en el hospedaje para estos, de 3 (tres) noches en el hotel que elija el Piloto por un monto máximo de 100 USD (cien dólares americanos) por noche o su equivalente en moneda nacional y el equivalente al pago de viáticos para dos personas por 4 (cuatro) días equivalentes a la estación JFK, establecidos en el Apéndice 3 del Contrato Colectivo de Trabajo vigente.

Quedan fuera de este bono de reconocimiento:

1. Los Pilotos que sean dictaminados con una sanción consistente en por lo menos un día de suspensión de labores o más dictaminados por la Empresa y/o A.S.P.A..

2. Los Pilotos que incurran en ausencias injustificadas.

3. Los Pilotos a quien se les haya otorgado permisos sin goce de sueldo por uno o más días.

Este bono se aplicará a los Pilotos que hayan registrado asistencia perfecta el año calendario anterior al que será disfrutado. Dicho bono iniciará su vigencia para efectos de contabilizar la asistencia perfecta a partir del 1 de enero de 2015 e iniciará su disfrute a partir del 1 de enero de 2016.

CAPÍTULO VII

PENSIONES, JUBILACIONES Y RETIROS

ARTÍCULO 111. APORTACIÓN INDIVIDUAL AL FONDO DE LA CAJA DE AHORRO CONTRACTUAL.- La Empresa pagará a los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010 a su servicio en forma catorcenal la proporción que corresponda al 8.0% de la porción tabulada de los salarios, y una vez descontados los impuestos correspondientes entregará la cantidad resultante a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, que será destinada para el Fondo de la Caja de Ahorro Contractual, en la forma y términos que establezcan sus Estatutos o Acuerdos de Asamblea General. Mientras no se haya terminado la relación laboral del Piloto, la Empresa continuará efectuando el pago del salario correspondiente. Este artículo no aplicará para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010.

ARTÍCULO 111 BIS.- APORTACIÓN INDIVIDUAL AL FONDO DE LA CAJA DE AHORRO CONTRACTUAL. La empresa pagará a todos los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre del 2010 a su servicio en forma catorcenal la proporción que corresponda al **5% (cinco por ciento)** de la porción tabulada de los salarios, y una vez descontados los impuestos correspondientes entregará la cantidad resultante a la ASOCIACIÓN SINDICAL DE PILOTOS AVIADORES DE MÉXICO, que será destinada para el Fondo de la Caja de Ahorro Contractual, en la forma y términos que establezcan sus Estatutos o Acuerdos de Asamblea General. Mientras no se haya terminado la relación laboral del Piloto, la Empresa continuará efectuando el pago del salario correspondiente.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

TRANSITORIO.- El incremento anterior se hará de manera gradual, para pasar del porcentaje del 1% (uno por ciento) que actualmente se paga al del 5% (cinco por ciento) que se contempla en el articulado, por lo que el pago de esta prestación se hará de la siguiente manera:

A partir de la fecha de la firma del presente convenio, la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 1% (uno por ciento) para llegar a un total de 2% (dos por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

A partir del 1 de enero de 2021 la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 2% para llegar a un total de 3% (tres por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

A partir del 1 de enero de 2022 la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 3% para llegar a un total de 4% (cuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

A partir del 1 de enero de 2023 la Empresa incrementará el porcentaje de aportación catorcenal del 4% para llegar a un total de 5% (cinco por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios.

ARTÍCULO 112. JUBILACIONES A.V.S.A.- Para los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, al cumplir el Piloto la edad de 60 (sesenta) años podrá jubilarse y tendrá derecho a recibir una pensión mensual vitalicia cuyo valor presente actuarial en el momento de la jubilación sea equivalente a lo siguiente:

1. **CUANTÍA BÁSICA**.- 23 (veintitrés) meses de salario ordinario que estuviese percibiendo el Piloto al alcanzar el derecho a la jubilación.

2. **CUANTÍA ADICIONAL**.- 20 (veinte) días del salario ordinario por cada año de servicios que el Piloto hubiese prestado a Aerovías de México, en exceso de los primeros 10 años de servicio. Esta cuantía adicional no excederá en ningún caso de 6 meses del salario ordinario correspondiente.

En relación con el proceso de jubilación de los Pilotos, a partir del año 2008, para calcular el tiempo extra del Piloto se tomará como base una garantía de pago por ocho horas de tiempo extra de vuelo mensual (esto incluye la hora de garantía) y ocho horas de tiempo extra de servicio mensual sin importar las horas que haya generado el Piloto en los últimos treinta días. El salario ordinario se compondrá del salario base, las prestaciones establecidas más las compensaciones fijas de la plaza y las compensaciones de monto variable que correspondan al trabajador como retribución por sus labores ordinarias y extraordinarias en los términos del Contrato Colectivo de Trabajo que estén vigentes a partir del año 2008, con excepción del Fondo de Ahorro Empresa y la Despensa.

El Piloto al jubilarse podrá optar por alguna de las siguientes formas de pago, en el entendido de que en todos los casos el valor actuarial correspondiente será el señalado en los incisos anteriores; estas son:

1. Pensión mensual vitalicia con garantía de 120 o de 180 pagos.
2. Pensión mancomunada al 50% o al 75%, con garantía de 120 o de 180 pagos, en el entendido que, a la muerte de cualquiera de los beneficiarios, el sobreviviente recibirá la pensión completa.
3. Pago único.

A partir de la firma del convenio de revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, el piloto podrá elegir libremente alguna de las siguientes modalidades para su retiro:

a) Si el piloto desea continuar laborando con posterioridad a los 60 años de edad deberá hacerlo del conocimiento de la empresa y ASPA, por escrito y por lo menos 24 meses antes de la fecha en que cumpla los 60 años, es decir, cuando cumpla 58 años de edad. En caso de que no se exprese el compromiso en tiempo y forma (24 meses antes y por

escrito) el Piloto no podrá hacerlo con posterioridad y por lo tanto deberá jubilarse al cumplir los 60 años.

b) En el documento en el cual el Piloto exprese su voluntad de continuar laborando, deberá señalar su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63, 64 o el máximo de 65 años. Siempre se deberán expresar años completos no fracciones (p.e. 1.5 años).

Si un Piloto expresó su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63 o 64 años únicamente, podrá ampliar ese periodo (incluso cada año), siempre y cuando lo haga del conocimiento (por escrito) de la Empresa y ASPA, de acuerdo a la siguiente tabla:

EDAD ORIGINALMENTE COMPROMETIDA EN LA CARTA	MOMENTO EN EL QUE EL PILOTO DEBE EXPRESAR SU CONSENTIMIENTO PARA CONTINUAR LABORANDO
61 años	30 días antes de cumplir 60 años
62 años	30 días antes de cumplir 61 años
63 años	30 días antes de cumplir 62 años
64 años	30 días antes de cumplir 63 años

c) El Piloto que haya expresado por escrito el compromiso para continuar laborando en la empresa después de los 60 años, estará obligado por ese solo hecho a cumplir con el total del plazo comprometido. Al llegar a la edad comprometida (61, 62, 63, 64 o 65 años) el piloto tendrá derecho a jubilarse en los términos que establecen los puntos 1 y 2 de este artículo y el cálculo deberá hacerse con el salario ordinario vigente al momento de cumplir la edad comprometida. En consecuencia y no obstante lo establecido en el primer párrafo del presente artículo, la edad de jubilación será aquella que el piloto haya expresado en su carta compromiso.

d) Al cumplir el Piloto la edad de 65 (sesenta y cinco) años terminará su relación laboral con la Empresa y se jubilará de acuerdo al CCT y a la Ley del Seguro Social vigentes. El Piloto tendrá derecho a recibir la cuantía básica y cuantía adicional mencionadas en los puntos 1 y 2 del presente artículo.

Este Artículo no aplica para los Pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, para ellos aplicará lo dispuesto en el artículo 139.

TRANSITORIO PRIMERO.- Aquellos pilotos que tengan 58 y 59 años cumplidos a la fecha de firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, deberán notificar su deseo de seguir laborando hasta los 61, 62, 63, 64 o 65 años en un plazo no mayor a 90 días de la firma del presente convenio. De no notificar se entiende que deberá jubilarse a sus 60 años.

TRANSITORIO SEGUNDO.- Las partes están de acuerdo en que cualquier parte del Contrato Colectivo de Trabajo, convenios celebrados entre ASPA y la Empresa, acuerdos, minutas, etc. que hagan referencia a la jubilación, se ajustarán por las partes a lo dispuesto en este artículo.

CAPÍTULO VIII

DERECHOS DE LOS PILOTOS CONTRATADOS ANTES DEL 13 DE DICIEMBRE DE 2010

ARTÍCULO 113.- RESPETO DE DERECHOS.- A.S.P.A. y la Empresa convienen en que se respetarán los derechos así como las prestaciones y condiciones de trabajo que tienen los Pilotos contratados antes del 13 de Diciembre del 2010 conforme al Contrato Colectivo de Trabajo vigente a partir del primero de octubre de 2008 con los cambios expresamente contenidos en el presente contrato y aplicable a los Pilotos contratados antes del 13 de diciembre del 2010, en consecuencia las condiciones de trabajo que han quedado pactadas para los Pilotos de nuevo ingreso y que entrarán en vigor a partir del 13 de Diciembre de 2010, le aplicarán y regirán única y exclusivamente a los Pilotos que ingresen a prestar servicios para la Empresa a partir de la fecha antes mencionada. En consecuencia A.S.P.A. y la Empresa acuerdan también en forma expresa que para todos los Pilotos que ya se encontraban trabajando para la Empresa antes del día 13 de diciembre de 2010 no les serán aplicables ni regirán para ellos de ninguna forma las condiciones de trabajo que se establecen para los Pilotos que ingresen después de esa fecha. Asimismo, acuerdan las partes que por ningún motivo en el futuro se pretenderá que estas condiciones se impongan a los Pilotos que se encontraban laborando antes de la fecha ya indicada, ni por acuerdo de voluntades, ni por algún procedimiento legal ni por resolución de cualquier autoridad competente.

CAPÍTULO IX

ESQUEMA APLICABLE PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010

ARTÍCULO 114. BONO DE RECONOCIMIENTO.- La Empresa pagará un bono de reconocimiento a los pilotos que ingresen a su servicio a partir del 13 de diciembre de 2010.

El pago de este bono se hará efectivo a partir de la contratación definitiva del Piloto en la Empresa. La cantidad a pagar será el 7% (siete por ciento) del salario tabular mensual que perciba el Piloto de acuerdo a los Tabuladores vigentes establecidos en el Apéndice 2 del presente Contrato.

> **TRANSITORIO.-** Las partes acuerdan que a partir del 1 de enero de 2023 la Empresa reducirá el pago de este bono de forma permanente, la cantidad a pagar será el 6% (seis por ciento) del salario tabular mensual que perciba el piloto.

RECONOCIMIENTO PARA PILOTOS DEL EQUIPO 737 CONTRATADOS CON POSTERIORDAD AL 13 DE DICIEMBRE DE 2010:

Cuando el piloto no haya podido volar* más de 75 (setenta y cinco) horas en el mes, por causas imputables a la empresa, esta le acreditará las horas al piloto bajo las siguientes reglas:

- El máximo de horas acreditables será de 75 (setenta y cinco) horas mensuales.

- Con la finalidad de apoyar a los pilotos, la Empresa únicamente podrá acreditar un máximo de 10 (diez) horas de vuelo al mes.

Lo anterior será aplicable única y exclusivamente para pilotos del equipo B737 contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010. Para tener derecho a este beneficio, los pilotos deberán cumplir con lo siguiente: A efecto de ser considerado, sus solicitudes vía PBS deben sumar una cantidad igual o mayor de 75 (setenta y cinco) horas.

No se considerará, para el beneficio establecido en esta sección, lo siguiente:

A aquellos pilotos que hayan tenido durante el mes:

- Cualquier tipo de adiestramiento mayor a dos días.
- Ausencias de cualquier tipo.
- Comisiones.
- Enfermedades/incapacidades.
- Fuera de rol.
- Bloqueo por juntas.
- Permisos especiales, contractuales o sindicales.

- Suspensiones.
- Cualquier tipo de sanción.
- Vacaciones.
- Dos o más solicitudes de "time off' en PBS

*Se considerarán como horas de vuelo, para efectos de acreditación, las siguientes:

- Las horas voladas (la mayor entre las programadas y las reales)
- DH
- Simulador

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

ARTÍCULO 114 BIS.- BONO DE EQUIDAD SALARIAL.- Para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010, las partes acuerdan que la empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal, los porcentajes que a continuación se definen por concepto de Bono de Equidad Salarial de la siguiente forma:

Para los pilotos asignados a equipos de cabina angosta:

A. A partir de la firma del presente convenio la empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal el importe correspondiente al 12% (doce por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 69 (sesenta y nueve) horas.

B. A partir del 1 de enero de 2021 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 15% (quince por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 70 (setenta) horas.

C. A partir del 1 de enero de 2022 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 18% (dieciocho por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 71 (setenta y una) horas.

D. A partir del 1 de enero de 2023 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 24% (veinticuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 73 (setenta y tres) horas.

Para los pilotos asignados a equipos de cabina ancha:

A. A partir de la firma del presente convenio la empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal el importe correspondiente al 8% (ocho por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 67 (sesenta y siete) horas.

B. A partir del 1 de enero de 2021 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 12% (doce por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 68 (sesenta y ocho) horas.

C. A partir del 1 de enero de 2022 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 16% (dieciséis por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 69 (sesenta y nueve) horas.

D. A partir del 1 de enero de 2023 la empresa incrementará el pago de este bono, para llegar a un total de 24% (veinticuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios y la jornada ordinaria mensual será de 71 (setenta y una) horas.

Aquellos Pilotos que incurran en 3 (tres) ausencias injustificadas dentro del año calendario, no serán elegibles para recibir el Bono de Equidad Salarial durante 2 catorcenas. La Empresa tendrá la facultad de descontar el bono pagado en exceso hasta 60 días posteriores contados a partir de la fecha de la tercera falta acumulada en el periodo previamente señalado.

Una vez efectuado el descuento del Bono de Equidad Salarial en 2 (dos) catorcenas consecutivas, se reiniciará la contabilización de las faltas a partir de la fecha de la tercera falta acumulada en el entendido de que el total de 3 (tres) faltas equivalen a un descuento en 2 (dos) catorcenas.

Al inicio de un nuevo año calendario (01 de enero) se reiniciará la contabilización de las faltas, siempre y cuando el piloto no haya incurrido en ninguna ausencia injustificada en el mes anterior (diciembre). De ser así, se contabilizarán las ausencias de diciembre para el nuevo año.

Este pago forma parte del salario ordinario del piloto, el hecho de no recibir el bono por alguna de las causas mencionadas no afectará el monto del salario ordinario que se considere para el pago de otras prestaciones pactadas en este Contrato.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

> **TRANSITORIO.-** A partir de la firma del convenio de revisión integral correspondiente al periodo 2020 – 2024, para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010 la jornada ordinaria mensual será conforme a lo establecido en el presente artículo, por lo que también se modifican las tablas de jornada anexas al Contrato Colectivo de Trabajo, comprometiéndose las partes a incorporar estos cambios en la redacción correspondiente.

ARTÍCULO 114 TER. BONO DE ACCIONES.- Se establecerá un bono consistente en la entrega de acciones para pilotos contratados con posterioridad al 13 de Diciembre de 2010, cuando se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

1. A partir de su ascenso a Copiloto de equipos de Cabina Ancha, o
2. Al cumplir 6 años de antigüedad en Aerovías de México

Dependiendo del número de horas de vuelo anuales, se daría un bono de acciones fijo.

Copiloto WB/Capitán WB

- 550 horas a 650 horas: 400 acciones anuales
- 650:01 horas a 750 horas: 500 acciones anuales
- 750:01 horas en adelante: 600 acciones anuales + 1 acción adicional por hora de vuelo a partir de 750 horas.

Copiloto NB con antigüedad de 6 años en Aerovías/Capitán NB

- 650 horas a 750 horas: 400 acciones anuales
- 750:01 horas a 850 horas: 500 acciones anuales
- 850:01 horas en adelante: 600 acciones anuales + 1 acción adicional por hora de vuelo a partir de 850 horas

La generación del beneficio de acciones estaría sujeta a que en cada año (calendario) el piloto:

- No se ausente
- No sea suspendido ni sancionado
- No solicite permisos sin goce de sueldo
- Vuele el número de horas anuales (marcado en el punto anterior)
- "Vesting" a 1 año siempre y cuando se cumplan las medidas pactadas
- Bono de acciones: se considerarán las horas reales voladas en el período Enero Diciembre.

Este bono queda sujeto a las autorizaciones corporativas correspondientes y será pagadero en el mes de febrero de cada ano una vez que este haya sido generado. En caso de no obtener dichas autorizaciones en un tiempo razonable la Empresa pagara en efectivo el monto correspondiente.

ARTÍCULO 115. ACREDITACIÓN EN MESES DE RESERVAS JORNADA DE VUELO, CÓMPUTO.- Se acreditarán 2:00 horas de vuelo a la jornada de vuelo mensual, por cada día de reserva que tenga el piloto, salvo en aquellos casos que se active la reserva o que la reserva tenga origen en una sanción por ausencia en el mes previo. En caso de que con este crédito se exceda de las 80 horas de jornada de vuelo mensual, solamente se contabilizará hasta 80 horas mensuales. Este crédito no limita la jornada ordinaria ni la irrebasable de vuelo mensual. Este crédito no aplica para pilotos que incurran en suspensiones y/o permisos sin goce de sueldo.
Este crédito aplica solamente para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010

ARTÍCULO 116. JORNADA DE VUELO ORDINARIA.-

a) Diaria.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo diaria ordinaria en vuelos de itinerario, fletamento y/o mixto será de 8:00 (ocho horas). Para vuelos de Largo Alcance Continental y Transoceánicos la jornada de vuelo diaria ordinaria será de 08:00 horas (ocho horas).

b) Mensual.- El Piloto podrá volar dentro de la jornada de vuelo mensual ordinaria 65 (sesenta y cinco) horas.

ARTÍCULO 117. JORNADA DE VUELO LÍMITE IRREBASABLE.-

a) Diaria.- El Piloto tendrá la obligación de volar en exceso de la jornada de vuelo diaria ordinaria hasta 2 (dos) horas en vuelos de itinerario, fletamento y/o mixto y 7 (siete) horas en vuelos de largo alcance continentales y transoceánicos, considerándose ese exceso como máximo irrebasable de tiempo extraordinario de vuelo.

b) Mensual.- Los Pilotos tendrán la obligación de trabajar en exceso de la jornada ordinaria mensual, hasta 25 (veinticinco) horas al mes.

Cuando por causas imprevistas el servicio sufriera una demora fuera de la base, a opción del Piloto extenderá su jornada irrebasable mensual por el tiempo necesario para terminar el servicio hasta su regreso a la base sin exceder las 90 (noventa) horas que contempla el artículo 224 de la Ley Federal del Trabajo, recibiendo por ello el pago correspondiente.

ARTÍCULO 118. JORNADA DE VUELO. PUESTO DE CONFIANZA.- Los Pilotos miembros de A.S.P.A. con licencia sindical para ocupar plazas de confianza, podrán volar un máximo de 70:00 horas mensuales como miembro activo de la tripulación. Aquellos pilotos ocupando una plaza de confianza que por la naturaleza del puesto sean elegibles a la comisión de Asesor – Instructor, podrán volar hasta un máximo de 30:00 horas como vuelo de línea, contabilizadas dentro del límite máximo de 70:00 horas mensuales. Estas 30:00 horas podrán modificarse en aquellos casos específicos que sean acordados previamente con A.S.P.A.

ARTÍCULO 119. JORNADA DE SERVICIO. CÓMPUTO.- DEROGADO.

ARTÍCULO 120. JORNADA DE SERVICIO ORDINARIA.-

a) DIARIA.- El Piloto podrá efectuar cualquier servicio contemplado en el cuerpo del contrato Colectivo de Trabajo dentro de una jornada de servicio diaria ordinaria establecida en la Tabla Única de Jornadas.

b) MENSUAL.- En igualdad de condiciones al inciso anterior podrá trabajar hasta 180 (ciento ochenta) horas por mes de calendario.

c) La jornada de servicio mensual no excederá de 180 (ciento ochenta) horas.

ARTÍCULO 121. RECESO FUERA DE BASE.- **DEROGADO** (APLICA ARTÍCULO 43).

ARTÍCULO 122. DESCANSO EN BASE.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 46).

ARTÍCULO 123. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES EN BASE.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 47).

ARTÍCULO 124. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES FUERA DE BASE.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 48).

ARTÍCULO 125. ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES ESPECIALES.– DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 49).

ARTÍCULO 125 BIS. - ASIGNACIÓN DE VUELOS ALTO IMPACTO.- DEROGADO.

ARTÍCULO 126. VUELO DE FLETAMENTO.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 53).

ARTÍCULO 127. VUELOS DE LARGO ALCANCE CONTINENTALES Y/O VUELOS TRANSOCEÁNICOS.- DEROGADO (APLICA ARTÍCULO 56).

ARTÍCULO 128. DÍAS DE DESCANSO, SALARIO.- Al Piloto que se encuentre en servicio los días de descanso obligatorio establecidos en el Artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, le serán pagados al doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

Se pagará a cada Piloto que labore durante 7 (siete) días consecutivos. El monto del pago será el doble del salario ordinario en adición al valor de 1 (un) día de trabajo.

ARTÍCULO 129. COMPENSACIÓN HORA DE JORNADA DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO.- Para el pago de la jornada de servicio de vuelo nocturno, ambas partes están de acuerdo en que la Empresa pagará a cada Piloto, individualmente, el 0.6% (cero punto seis por ciento) del salario tabular por cada hora efectiva de servicio en los vuelos que inicien, abarquen o terminen**,** entre las 01:00 y las 05:00 horas TLM; se exceptúan de esta compensación los vuelos transoceánicos.

Para aquellas jornadas de servicio de vuelo nocturno que excedan el límite mensual asignable por rol (cinco), en términos de lo que se establece en el artículo 125 inciso a) tercer párrafo, se pagará al doble la compensación dispuesta en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 130. SALARIO TIEMPO EXTRAORDINARIO.- Los Pilotos percibirán por el tiempo extraordinario que laboren, una compensación igual al 100% del salario que corresponda.

Para garantizar la puntualidad de los servicios que presta la empresa y evitar demoras. En virtud de que el sueldo del Piloto cubre todos los servicios que presta (vuelo y otros servicios)

y en reconocimiento a la productividad, las partes convienen en que la hora extraordinaria de vuelo y la hora extraordinaria de otros servicios deben pagarse proporcionalmente de acuerdo a las siguientes normas:

a) Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada ordinaria de vuelo diaria fijada en la Tabla Única de Jornadas correspondiente, se pagará el 1.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

b) Por cada hora de servicio en exceso de la jornada ordinaria de servicio por día fijada en la Tabla Única de Jornadas correspondiente y/o del tiempo de servicio mensual se pagará 1.00% de la porción tabulada del salario ordinario.

c) Para los pilotos que operen equipos de cabina angosta (NB), por cada hora de vuelo extra mensual arriba de 65 horas y hasta 75 horas se pagara al 3% de la porción tabulada del salario ordinario; por cada hora de vuelo mensual arriba de 75 horas se pagara el 4% de la porción tabulada del salario ordinario.

Para los pilotos que operen equipos de cabina ancha (WB), por cada hora de vuelo extra mensual arriba de 65 horas se pagara el 4% de la porción tabulada del salario ordinario.

Por cada hora de vuelo en exceso de la jornada de vuelo mensual irrebasable de 90 (noventa) horas fijadas en la Tabla Única de Jornadas correspondiente, se pagará únicamente el 4% de la porción tabulada del salario ordinario.

ARTÍCULO 131. COMPENSACIÓN ASESORES-INSTRUCTORES.- Las plazas de Asesor-Instructor, tendrán una compensación mensual igual al 35% de la porción tabular de su salario o de la categoría máxima de Capitán de su equipo, lo que sea mayor con todas sus repercusiones.

ARTÍCULO 132. CLÁUSULA SINDICAL.- La Empresa pagará a sus Pilotos en forma catorcenal el importe correspondiente al 6% (seis por ciento) de la porción tabulada de los salarios por concepto de Cláusula Sindical, y una vez retenidos los impuestos correspondientes, entregará la cantidad resultante a A.S.P.A. Esta cantidad aplicará de acuerdo a los Estatutos, Reglamentos o Acuerdos de Asamblea General, en conceptos como: Cuota Sindical, Estacionamiento, Seguro de Vida, Fondo de Reserva, S.O.S., Promoción Deportiva, etc.

Este artículo no aplica para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010.

TRANSITORIO.- El incremento anterior se hará de manera gradual, para pasar del porcentaje del 3% (tres por ciento) que actualmente se paga al del 6% (seis por ciento) que se contempla en el articulado, por lo que el pago de esta prestación se hará de la siguiente manera:

A la firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, la Empresa incrementará el pago catorcenal de un 3% para llegar a un total de 4% (cuatro por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios, por concepto de cláusula sindical.

A partir del 1 de enero de 2021 la Empresa incrementará el pago catorcenal de un 4% para llegar a un total de 5% (cinco por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios, por concepto de cláusula sindical.

A partir del 1 de enero de 2022 la Empresa incrementará el pago catorcenal de un 5% para llegar a un total de 6% (seis por ciento) de la porción tabulada catorcenal de los salarios, por concepto de cláusula sindical.

ARTÍCULO 133. DESPENSA. –

a) DESPENSA.- La Empresa pagará a los Pilotos a su servicio por concepto de DESPENSA el importe correspondiente al salario mínimo general vigente en la Ciudad de México elevado al mes

b) AYUDA DE TRANSPORTE.- La Empresa pagará mensualmente a cada uno de los pilotos a su servicio con antigüedad reconocida de 12 (doce) años o más, la cantidad equivalente a 50 litros de gasolina “Premium” o similar bajo las siguientes reglas:

1. El último día de noviembre se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de enero del siguiente año.

2. El último día de mayo se definirá el costo por litro de acuerdo al precio más alto para la Ciudad de México, alcaldía Cuauhtémoc publicado por la comisión reguladora de energía u órgano responsable de definir este indicador, el cual se utilizará para la actualización de precio a partir del 01 de julio del mismo año.

El monto se entregará en vales de gasolina o por medio de tarjeta electrónica en la segunda catorcena de cada mes, este beneficio aplicará únicamente a pilotos activos.

TRANSITORIO.- Derivado de los tiempos que se requieren para la implementación de lo establecido en el inciso b) del presente artículo, las partes acuerdan que la ayuda de transporte será efectiva a partir de la segunda catorcena del mes de mayo de 2020.

ARTÍCULO 134. APORTACIÓN DE LA EMPRESA PARA GASTOS DE OBJETIVO SOCIAL.- La Empresa entregará a ASPA para servicio de previsión social a los Pilotos Jubilados, la proporción que corresponda al 17% del monto del Artículo 133.

ARTÍCULO 135. SEGURO DE GASTOS MÉDICOS.- La Empresa proporcionará a los Pilotos a su servicio, cónyuge e hijos, un seguro de gastos médicos que garantizará beneficios equivalentes al vigente en ASPA al momento de la contratación del primer Piloto de nuevo ingreso. El pago de las primas incluyendo la actualización de su costo para mantener los beneficios señalados será cubierto por la Empresa.

TRANSITORIO. - Las partes acuerdan que una vez que ASPA de México entregue a la empresa los endosos de la póliza de Gastos Médicos Mayores que tiene convenida para los pilotos contratados con anterioridad al 13 de diciembre de 2010, la empresa analizará la viabilidad de realizar una actualización de condiciones a la póliza adquirida por ésta para los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010.

ARTÍCULO 136. INCAPACIDAD ORDINARIA.- La Empresa cubrirá a los Pilotos, en los casos de enfermedades generales los 3 (tres) primeros días que no paga el Instituto Mexicano del Seguro Social.

La Empresa está conforme en cubrir a partir del cuarto día de incapacidad por enfermedad general, la diferencia entre el subsidio que entrega el I.M.S.S. y el salario registrado ante el propio Instituto hasta por un término máximo contemplado en el Artículo 136 Bis, Al acumularse este término terminará la obligación de la Empresa, quedando a cargo del I.M.S.S. el pago que corresponda.

ARTÍCULO 136 BIS. ACUMULACIÓN DE DÍAS DE ENFERMEDAD.- Para que los Pilotos contratados después del 13 de diciembre del 2010 perciban salario ordinario fijo íntegro durante sus ausencias por enfermedades ordinarias o accidentes no profesionales, la Empresa suplirá y pagará directamente a los Pilotos, la diferencia entre la cuantía del subsidio que establece la Ley del Seguro Social y el monto de sus salarios ordinarios, de acuerdo con las siguientes bases:

a) Durante el primer y segundo año de antigüedad reconocida, 30 (treinta) días por cada año.

b) Un aumento de 30 (treinta) días por año hasta acumular 210 (doscientos diez) días.

c) Las ausencias mayores de 4 (cuatro) días al mes, se anotarán con cargo a la cuenta que se lleve a cada Piloto.

d) No se hará cargo a la cuenta de acumulación por enfermedad, de los días en que las enfermedades se presenten en período de vacaciones o descanso mensual intocable.

e) Los créditos y cargos se harán anualmente, los créditos al principio del año y los cargos cuando procedan. En el mes de marzo la Empresa publicará la acumulación que tengan los Pilotos al primero de enero de cada año.

f) El pago de más días que corresponda, al agotarse la cuenta de acumulación será potestativo de la Empresa.

g) La empresa proporcionará al Piloto que así lo solicite, la documentación que le sea requerida por el Instituto Mexicano del Seguro Social, para que el Piloto pueda llevar a cabo los trámites necesarios para su cambio de clínica en el caso de cambio de domicilio dentro de cualquier entidad de la República Mexicana. En caso de cambio de clínica fuera del Área Metropolitana de la Ciudad de México, será responsabilidad del Piloto en cuestión, el cobro de sus incapacidades ante el IMSS debido a la imposibilidad de la Empresa del cobro de las mismas.

ARTÍCULO 137. SEGURO DE ENFERMEDADES GENERALES Y RIESGOS.- En caso de incapacidad física, mental o inhabilidad manifiesta permanente del Piloto para el ejercicio de su profesión, que no provenga de un riesgo profesional y sea causa para que el Estado le retire o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y/o sea causa para que el IMSS le dictamine estado de invalidez, LA EMPRESA cubrirá 3 (tres) meses de salario tabular más 12 días al doble del salario mínimo general por cada año de servicio por concepto de prima de antigüedad correspondiente de conformidad con la Ley Federal del Trabajo, con independencia de lo que conforme a la Ley corresponda.

ARTÍCULO 138. SEGURO DE CANCELACIÓN DE LICENCIA POR CAUSAS MEDICAS.- En caso de incapacidad física, mental o inhabilidad manifiesta permanente del Piloto para el ejercicio de su profesión, que provenga o no de un riesgo profesional y sea causa para que el Estado le retire, cancele o no revalide la licencia necesaria para las actividades contratadas y sea causa para que el IMSS le dictamine estado de invalidez permanente, la Empresa tomará un seguro de grupo equivalente a 15 (quince) meses de salario tabular en beneficio de cada uno de los Pilotos. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora será cubierto por la Empresa.

ARTÍCULO 139.- ESQUEMA DE JUBILACIÓN.- Se establecerá un fideicomiso de cuentas individuales constituido de una aportación básica y una aportación adicional, de acuerdo con lo siguiente:

- APORTACIÓN BÁSICA.- LA EMPRESA aportará en forma catorcenal la proporción que corresponda al 4.0% (cuatro por ciento) del salario tabular durante todo el tiempo de servicios que el Piloto preste a la Empresa.

- APORTACIÓN ADICIONAL.- LA EMPRESA aportará un 1% (uno por ciento) del salario tabular por cada 1% (uno por ciento) del mismo salario aportado por el Piloto en forma catorcenal durante todo el tiempo de servicios que el Piloto preste a la Empresa con tope máximo de 3% de aportación catorcenal por parte de la Empresa.

Las partes convienen que, por transparencia, el Piloto y su sindicato tendrán acceso a la información de las aportaciones, intereses generados, así como las cantidades totales que se arrojen conforme a este artículo.

Al cumplir el Piloto la edad de 60 (sesenta) años podrá jubilarse y retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual más los intereses correspondientes.

Dentro del Contrato de Fideicomiso ASPA deberá tener la representación mayoritaria. (Piloto activo perteneciente al Capítulo IX del presente Contrato Colectivo).

A partir de la firma del convenio de revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020-2024, el piloto podrá elegir libremente alguna de las siguientes modalidades para su retiro:

a) Si el piloto desea continuar laborando con posterioridad a los 60 años de edad deberá hacerlo del conocimiento de la empresa y ASPA, por escrito y por lo menos 24 meses antes de la fecha en que cumpla los 60 años, es decir, cuando cumpla 58 años de edad. En caso de que no se exprese el compromiso en tiempo y forma (24 meses antes y por escrito) el Piloto no podrá hacerlo con posterioridad y por lo tanto deberá jubilarse al cumplir los 60 años.

b) En el documento en el cual el Piloto exprese su voluntad de continuar laborando, deberá señalar su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63, 64 o el máximo de 65 años. Siempre se deberán expresar años completos no fracciones (p.e. 1.5 años).

   Si un Piloto expresó su compromiso de laborar hasta los 61, 62, 63 o 64 años únicamente, podrá ampliar ese periodo (incluso cada año), siempre y cuando lo haga del conocimiento (por escrito) de la Empresa y ASPA, de acuerdo a la siguiente tabla:

EDAD ORIGINALMENTE COMPROMETIDA EN LA CARTA	MOMENTO EN EL QUE EL PILOTO DEBE EXPRESAR SU CONSENTIMIENTO PARA CONTINUAR LABORANDO
61 años	30 días antes de cumplir 60 años
62 años	30 días antes de cumplir 61 años
63 años	30 días antes de cumplir 62 años
64 años	30 días antes de cumplir 63 años

c) El Piloto que haya expresado por escrito el compromiso para continuar laborando en la empresa después de los 60 años, estará obligado por ese solo hecho a cumplir con el total del plazo comprometido. Al llegar a la edad comprometida (61, 62, 63, 64 o 65 años) el piloto tendrá derecho a jubilarse en términos de este artículo y podrá retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes hasta la edad efectiva de jubilación (61, 62, 63, 64 o 65 años). En consecuencia y no obstante lo establecido en el quinto párrafo del presente artículo, la edad de jubilación será aquella que el piloto haya expresado en su carta compromiso.

En caso de que el piloto no cumpla la totalidad del plazo comprometido tendrá derecho a recibir única y exclusivamente el pago de las aportaciones realizadas por el Piloto al Plan de Jubilación más los intereses correspondientes a sus aportaciones voluntarias.

d) Al cumplir el Piloto la edad de 65 (sesenta y cinco) años terminará su relación laboral con la Empresa y se jubilará de acuerdo al CCT y a la Ley del Seguro Social vigentes, retirará el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual más los intereses correspondientes.

TRANSITORIO PRIMERO.- Aquellos pilotos que tengan 58 y 59 años cumplidos a la fecha de firma del Convenio de Revisión Integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024, deberán notificar su deseo de seguir laborando hasta los 61, 62, 63, 64 o 65 años en un plazo no mayor a 90 días de la firma del presente convenio. De no notificar se entiende que decide retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual, y deberá jubilarse a sus 60 años.

TRANSITORIO SEGUNDO.- En el año 2024 las partes determinarán la viabilidad y en su caso los términos a efecto de que la edad de retiro de acuerdo al Contrato Colectivo de Trabajo sea de 65 años para todos los pilotos contratados con posterioridad al 13 de diciembre de 2010; fijando los mecanismos que permitan el eventual retiro anticipado de cierto porcentaje de la planta cumplido los 60 años.

TRANSITORIO TERCERO.- Las partes se comprometen a realizar las modificaciones y cambios necesarios al Plan de Retiro y Contrato de Fideicomiso respectivos y hacerlos del conocimiento de las autoridades respectivas en un plazo no mayor de 90 días posteriores a la firma del convenio de revisión integral del Contrato Colectivo de Trabajo para el periodo 2020 – 2024.

TRANSITORIO CUARTO.- Las partes están de acuerdo en que cualquier parte del Contrato Colectivo de Trabajo, convenios celebrados entre ASPA y la Empresa, acuerdos, minutas, etc. que hagan referencia a la jubilación, se ajustarán por las partes a lo dispuesto en este artículo.

TABLA ÚNICA DE JORNADAS
PARA PILOTOS CONTRATADOS CON POSTERIORIDAD AL 13 DE DICIEMBRE DEL 2010

A.- DIARIO

ITINERARIO, FLETAMENTO Y/O MIXTO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	10:00	12:00/14:00 *
ORDINARIA	08:00	10:00
EXTRAORDINARIA	02:00	02:00 / 04:00
IRREBASABLE	10:00	12:00/14:00
A CRITERIO		15:00

* La jornada de servicio asignable de 14 horas podrá programarse máximo 2 (dos) veces en un período de 7 (siete) días. En los demás días la jornada de servicio será de 12 (doce) horas. Estas jornadas no aplican para jornadas que inicien, abarquen o terminen entre las 2:00 y las 5:59 TLM.

LARGO ALCANCE CONTINENTAL

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	15:00*	18:00
ORDINARIA	08:00	11:30
EXTRAORDINARIA	07:00	06:30
IRREBASABLE	15:00	18:00

* Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1 + 2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2+2)

TRANSOCEÁNICO

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	15:00*	18:00
ORDINARIA	08:00	11:00
EXTRAORDINARIA	07:00	07:00
IRREBASABLE	15:00	18:00

* Hasta 14:00 horas para Tripulación Reforzada (1+ 2) y más de 14:00 horas para Tripulación Múltiple (2+2)
Nota: Para jornadas de vuelo Ultra Long Range la jornada máxima asignable e irrebasable será de 17:00 horas de vuelo y 20:00 horas de servicio.

NOCTURNO

NO APLICA PARA VUELOS DE LARGO ALCANCE, TRANSOCEÁNICOS NI PARA ASIGNACIONES DENTRO DE RESERVA

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	09:00	09:00
ORDINARIA	07:00	08:00
EXTRAORDINARIA	03:00	04:00
IRREBASABLE	10:00	12:00
A CRITERIO		15:00

DEDUCCIÓN DE LA JORNADA DE SERVICIO ASIGNABLE POR ATERRIZAJES EN VUELOS DE ITINERARIO, DE FLETAMENTO Y/O MIXTOS

(INCLUYE TRASLADOS COMO PASAJEROS)

ATERRIZAJES	1	2	3	4	5	6
JORNADA DE SERVICIO	14:00	14:00	13:30	13:00	12:30	12:00

B.- MENSUAL

	VUELO	SERVICIO
ASIGNABLE	90:00	180:00
ORDINARIA	65:00	180:00
EXTRAORDINARIA	25:00*	

NOTA: A partir de las 65 (sesenta y cinco) horas de vuelo se pagará de acuerdo al porcentaje señalado en el inciso c) y último párrafo del Artículo 130 del Contrato Colectivo de Trabajo.

DENOMINACIONES

TRIPULACIÓN MÚLTIPLE (2+2). - Tripulación conformada por 2 (dos) Pilotos con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

TRIPULACIÓN REFORZADA (1+2). - Tripulación conformada por 1 (uno) Piloto con categoría de Capitán y 2 (dos) Pilotos con categoría de Primer Oficial.

CAPÍTULO X

DENOMINACIONES

ASESOR - INSTRUCTOR, PLAZA.- Capitán en funciones que desempeña por comisión de la Empresa labores de instrucción, asesoramiento y apreciación de la capacidad técnica de otros Pilotos de línea en el equipo de su asignación.

ASESOR EXTERNO.- Instructores Jubilados o Incapacitados de Aerovías de México o empresas con las que ASPA de México tiene o tuvo contratación colectiva, que cumplan con el perfil definido por Dirección de Operaciones que están facultados para impartir adiestramiento a pilotos. Estos pilotos podrán colaborar de forma permanente en los adiestramientos iniciales, recuperación licencia, transición o recurrente en función de lo que el Manual de Adiestramiento Pilotos los faculte. Los candidatos para estos puestos serán definidos por Jefatura de Adiestramiento.

ASPIRANTE, PLAZA.- Piloto de contratación temporal sujeto a un período de capacitación y familiarización para ocupar el puesto de menor categoría en la línea de ascenso.

BASE DE RESIDENCIA.- El lugar que se fije en los términos de este contrato para iniciar servicios de vuelo, o cualquier otro servicio.

BASE TEMPORAL.- La que se asigna a un Piloto fuera de su base de residencia para efectuar servicios de vuelo, por un período no mayor de 15 días en la República Mexicana o 21 días en el extranjero.

CAPITÁN, PLAZA.- Piloto al servicio de la Empresa a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para conducir una aeronave durante el vuelo en los términos de este contrato.

COMISIÓN TÉCNICA.- La Comisión encargada de conocer y resolver de la aptitud y eficiencia de los Pilotos, cuando la apreciación hecha por la Empresa no sea aceptada por el interesado. Se integra y funciona en los términos establecidos en este Contrato Colectivo.

COORDINADOR DE ENLACE TRIPULACIONES.- Piloto al servicio de la Empresa designado por ASPA cuyas funciones se definen en el convenio correspondiente.

COPILOTO, PLAZA.-Piloto a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para actuar como Primer y/o Segundo Oficial, en los diferentes equipos que opera la Empresa.

DESCANSO EN BASE.- Se entiende por tal, permanecer en su base de residencia alejado de toda actividad al servicio de la Empresa.

DESTINO VOLUNTARIO TEMPORAL.- El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia voluntaria temporal en aquellos destinos que se determinen por las partes de

acuerdo a las operaciones e itinerarios de Aeroméxico para aquellos Pilotos que decidan residir por su cuenta en ese destino temporalmente.

DÍA CALENDARIO.- Se contará como día ~~de~~ calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta las 00:30 horas, hora local de la Ciudad de México.

DÍA, PRINCIPIO Y FIN.- Para los efectos de este Contrato, los días se iniciarán a partir de las 00:01 y terminarán a las 24:00 horas, hora local de la Ciudad de México.

DIRECTOR TÉCNICO O EQUIVALENTE.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa, que asume el control de los aspectos técnicos y operacionales y las demás funciones que aquella señale. En caso de ser Piloto no podrá participar en ninguna fase de adiestramiento y/o calificación de Pilotos.

E LEARNING.- Herramienta de capacitación virtual en dispositivos electrónicos diferente al Adiestramiento presencial en Tierra por medio del cual se pueden acreditar los cursos necesarios para poder prestar el servicio de los Pilotos, sin requerir asistencia presencial para su cobertura; es decir, el piloto puede cursarlos en cualquier lugar y en cualquier momento dentro de los periodos establecidos en el Manual de Adiestramiento Pilotos.

EQUIPO DE ASIGNACIÓN PREVIA.- Es el equipo en que previo a la promoción el Piloto venía desempeñando su trabajo contando con las capacidades y habilidades para su buen desempeño.

EQUIPO DE CABINA ANGOSTA.- Aviones con un solo pasillo que operan principalmente vuelos de itinerario regular, de fletamento y/o mixto. (Ejemplo: B737 o equivalente).

EQUIPO DE CABINA ANCHA.- Aviones con dos o más pasillos que operan principalmente vuelos de Largo Alcance Continental y Transoceánicos. (Ejemplo: B777, B767 o equivalente).

FULL WET TRAINING.- Esquema de adiestramiento en el cual se califica a un piloto en un nuevo equipo o posición utilizando los programas de adiestramiento y asesores de una academia diferente a Aeroméxico Formación.

GERENTE DE OPERACIONES O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa que asume en su representación la dirección, control y vigilancia de las operaciones de los aviones en tierra y en vuelo, y las demás funciones que la Empresa le señale. En caso de ser Piloto, no podrá participar en ninguna fase de adiestramiento y/o calificación de Pilotos.

ITINERARIOS DE VUELO.- Determinación que hace la Empresa de rutas, horarios y frecuencias que cubran sus aviones.

JEFE DE CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor - Instructor

en funciones, cuyas labores entre otras son la programación, dirección y supervisión de los Adiestramientos y Exámenes Técnicos de los Pilotos de la Planta y Pilotos Aspirantes.

JEFE DE EQUIPO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor- Instructor cuyas funciones se reglamentan en el Manual correspondiente.

JEFE DE ESTÁNDARES DE VUELO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor- Instructor, cuyas funciones se reglamentan en el Manual correspondiente.

JEFE DE PILOTOS O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa, con clasificación técnica de Capitán en funciones, para que actúe como jefe inmediato de todos los Pilotos.

JORNADA DE SERVICIO NOCTURNO.- Es el lapso comprendido entre las 18:30 horas y las 06:30 horas TLM lo anterior aplica para determinar el tiempo de servicio nocturno de cualquier servicio.

JORNADA ULTRA LONG RANGE.- Es aplicable únicamente para vuelos transoceánicos en que la duración del vuelo por itinerario de calzo a calzo sea mayor a 15 (quince) horas, en estos casos la jornada tendrá características especiales que se encuentran referidas expresamente en este contrato. En todo lo que no se encuentre previsto de manera especial se aplicarán las disposiciones de este contrato en relación con los vuelos transoceánicos.

Las partes convienen en respetar los convenios celebrados por ellas para las rutas MEX/PVG, PVG/MEX, MTY/ICN e ICN/MEX.

PILOTO COMPLEMENTO.- Piloto con clasificación técnica de Capitán o Copiloto, cuyas labores son las de auxiliar exclusivamente en la fase de adiestramiento.

PILOTO DE REFUERZO.- Es el Piloto que va en adición a la tripulación original, siendo un Copiloto calificado en el equipo.

PILOTO EXTRA.- El que por necesidades de la Empresa es transportado en aviones de la misma o de cualquier otra aerolínea para fines de servicio sin labores durante el vuelo.

PILOTO OBSERVADOR.- Piloto en proceso de adiestramiento que observa las funciones de operación del equipo o de un equipo en particular, para su familiarización de acuerdo a las necesidades del programa de adiestramiento.

PRIMER OFICIAL O COPILOTO, PLAZA.- Denominación que se le da al Piloto cuando sus labores en la conducción de una aeronave en servicio de vuelo consiste en auxiliar al Capitán, y es su sustituto en caso de incapacidad de éste.

RECESO.- Lapso en tierra entre dos servicios con el exclusivo propósito de reponer la fatiga en el que el Piloto deberá contar con facilidades adecuadas para reposo horizontal. Solamente se considera como tal, el que tenga el Piloto en su asignación para permanecer en tierra fuera de su base de residencia o temporal.

REGLAMENTO INTERIOR DE TRABAJO (RIT).- Es el conjunto de disposiciones obligatorias para los Pilotos y la Empresa para el desarrollo de los trabajos de la misma.

ROL.- Sucesión de asignaciones de servicios, descansos, recesos, adiestramiento y vacaciones distribuidos equitativamente. Así como permisos sindicales que cubran un lapso mínimo de un mes de acuerdo a lo estipulado en el presente Contrato.

SECUENCIAS O COMBINACIONES DE VUELO.- Sucesión de asignación de servicios, descansos y recesos que sirve de base para la formulación del rol mensual.

SERVICIO DE RESERVA.- La asignación de un Piloto para que permanezca en el Aeropuerto base o en lugares determinados por el Reglamento de Reservas. Preparado para efectuar vuelos en el equipo de su asignación, o de Piloto Extra si las necesidades de operación lo requieren, excepto para recibir adiestramiento.

SERVICIO DE VUELO.- La asignación a un Piloto para efectuar vuelos con regreso a la base, el mismo día, o con una o varias pernoctas y recesos, o simulador dentro o fuera de base.

SERVICIO DE DISPONIBILIDAD INCIDENCIA.- Piloto que en situación de incidencias se encuentra a disposición de la Empresa desde las 00:01 TLM hasta las 24:00 TLM del mismo día calendario para respaldar servicios de reserva y/o vuelo, según el Reglamento de Servicio de Disponibilidad incidencia celebrado de común acuerdo entre las partes.

SERVICIO DE DISPONIBILIDAD POR AUSENCIA Y/O INCAPACIDAD.- Piloto que posterior a una ausencia y/o incapacidad se encuentra a disposición de la Empresa desde las 05:00 TLM hasta las 22:00 TLM del día calendario posterior al evento, para respaldar servicios de reserva y/o vuelo, según el Reglamento de Reservas celebrado de común acuerdo entre las partes.

SISTEMA PREFERENCIAL (PBS).- Por sus siglas en inglés (*PREFERENTIAL BIDDING SYSTEM*). Sistema de origen europeo que combina la equidad con la antigüedad de cada Piloto, para que éste tenga la posibilidad de solicitar electrónicamente preferencias en la asignación de sus roles.

SUBJEFE DE CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor-Instructor en funciones, que colaborará estrechamente con el Jefe de Capacitación y Adiestramiento en el desempeño de sus funciones. Asumiendo además las atribuciones y responsabilidades de éste durante sus ausencias temporales.

SUBJEFE DE EQUIPO O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa con clasificación técnica de Asesor- Instructor en funciones, que colaborará estrechamente con el Jefe de Equipo en el desempeño de sus funciones. Asumiendo además las atribuciones y responsabilidades de éste, durante sus ausencias temporales.

SUBJEFE DE PILOTOS O EQUIVALENTE, PLAZA.- Empleado de confianza libremente designado por la Empresa, con clasificación técnica de Capitán en funciones, que colaborará estrechamente con el Jefe de Pilotos en el desempeño de sus funciones. Asumiendo además las atribuciones y responsabilidades de éste, durante sus ausencias temporales.

TIEMPO DE JORNADA DE SERVICIO DIARIO.- Es el lapso ininterrumpido que se inicia en el momento en que el Piloto por reglamento deba presentarse en términos de lo dispuesto en el artículo 38 del presente Contrato Colectivo de acuerdo a la naturaleza de cada servicio y termina 30 minutos después de la llegada al aeropuerto en que se releve o en su caso en estaciones extraordinarias alternas. A criterio del Capitán, concluye a la terminación de los trámites de sanidad, migración, aduana, transportación del avión a la terminal cuando éstos demoren la salida de la tripulación del aeropuerto, o en casos de cancelación, al ser notificado el Piloto de dicha cancelación y ser relevado de todo servicio. En otros servicios, al iniciarse el período de descanso.

TIEMPO DE JORNADA DE VUELO DIARIA.- Es la suma de los tiempos de calzo a calzo que efectúa el Piloto en un día.

TIEMPO DE JORNADA DE VUELO MENSUAL.- Es la suma de todos los tiempos de calzo a calzo que efectúa el Piloto en un mes, más los créditos correspondientes.

TIEMPO DE SERVICIO TOTAL MENSUAL.- Es la suma del tiempo de todos los servicios que la Empresa requiera de los Pilotos, no incluyendo los tiempos de pernocta, descansos en base o recesos.

TIEMPO EFECTIVO DE VUELO (CALZO A CALZO).- Se entiende el comprendido desde que una aeronave comienza a moverse por su propio impulso o es remolcada para tomar posición de despegue, hasta que se detiene al terminar el vuelo.

TLM.- Tiempo Local de la Ciudad de México.

VUELO DE ADIESTRAMIENTO.- El que se efectúa en avión o simulador para dar al Piloto instrucción o adiestramiento.

VUELO DE ALTO IMPACTO.- Para equipos de cabina ancha es cualquier jornada de vuelo con destino u origen en ASIA; para equipos de cabina angosta es cualquier jornada de servicio igual o mayor a 8:30 (ocho horas treinta minutos) de vuelo.

VUELO DE ASESORAMIENTO.- El que se efectúa en ruta para evaluar el trabajo de los Pilotos de línea.

VUELO DE COMPROBACIÓN.- El que se efectúa para verificar el funcionamiento del avión en vuelo.

VUELO DE EXAMEN.- El que se efectúa para calificar la capacidad técnica de los Pilotos en el equipo de asignación.

VUELO DE LARGO ALCANCE CONTINENTAL.- Es aquel cuyo tiempo de vuelo es mayor de 8:30 horas y se asigna con un máximo de 2 (dos) aterrizajes (no incluye alternos). No aplica para vuelos radiales.

VUELO DE LARGO ALCANCE CONTINENTAL NOCTURNO.- Es aquel cuyo tiempo de vuelo es mayor de 8:30 horas y se asigna con un máximo de 2 (dos) aterrizajes (no incluye alternos). Con un horario de operación que inicie, abarque o termine entre las 02:00 am (TLM) y las 04:59 am (TLM). No aplica para vuelos radiales.

VUELO DE LASTRE Y/O CONCENTRACIÓN.- Es el que se efectúa con el único objeto de trasladar un avión sin utilización comercial o para ser reparado.

VUELO MIXTO, DE FLETAMENTO, EXTRA O ESPECIAL.- El que se realiza por cuenta de la Empresa o de terceros, dentro de la red de rutas de la Empresa o fuera de ellas, pudiendo estar sujeto a horario o itinerario regular, o en combinación con vuelos regulares de itinerario.

VUELO DE PRUEBA.- El que se efectúa después de reparación de equipo que amerita la verificación del funcionamiento del avión en vuelo.

VUELO DE RUTA.- El que se efectúa entre dos o más aeropuertos o se inicie con ese propósito.

APÉNDICE 1

LÍNEA DE ASCENSO

CAP B-777

CAP B-787

CAP B-767

CAP B-737

COP B-777

COP B-787

COP B-767

COP B-737

ASPIRANTE

ANEXO No. 1

TIEMPOS DE AMORTIZACIÓN

EQUIPO	CAPITÁN	COPILOTO
B-777	12 meses	12 meses
B-787	12 meses	12 meses
B-767	12 meses	12 meses
B-737	12 meses	12 meses

TABULADORES VIGENTES A PARTIR DEL PRIMERO DE OCTUBRE DE 2021

CAPITAN BOEING 777	
1 AÑO	120,310.76
2 AÑOS	122,766.07
3 AÑOS	125,271.55
4 AÑOS	127,828.07
5 AÑOS	130,436.81
6 AÑOS	130,436.81
7 AÑOS	130,436.81
8 AÑOS	130,436.81
9 AÑOS	130,436.81
10 AÑOS	133,045.54
11 AÑOS	135,706.48
12 AÑOS	138,420.61
13 AÑOS	141,189.03
14 AÑOS	144,012.83
15 AÑOS	146,893.08
16 AÑOS	149,830.96
17 AÑOS	152,827.55
18 AÑOS	155,884.10
19 AÑOS	159,001.77

COPILOTO BOEING 777	
1 AÑO	73,389.58
2 AÑOS	74,887.30
3 AÑOS	76,415.62
4 AÑOS	77,975.11
5 AÑOS	79,566.44
6 AÑOS	79,566.44
7 AÑOS	79,566.44
8 AÑOS	79,566.44
9 AÑOS	79,566.44
10 AÑOS	81,157.80
11 AÑOS	82,780.97
12 AÑOS	84,436.58
13 AÑOS	86,125.30
14 AÑOS	87,847.82
15 AÑOS	89,604.75
16 AÑOS	91,396.88
17 AÑOS	93,224.82
18 AÑOS	95,089.29
19 AÑOS	96,991.10

CAPITAN BOEING 787	
1 AÑO	114,415.53
2 AÑOS	116,750.54
3 AÑOS	119,133.25
4 AÑOS	121,564.49
5 AÑOS	124,045.43
6 AÑOS	124,045.43
7 AÑOS	124,045.43
8 AÑOS	124,045.43
9 AÑOS	124,045.43
10 AÑOS	126,526.30
11 AÑOS	129,056.89
12 AÑOS	131,638.03
13 AÑOS	134,270.75
14 AÑOS	136,956.20
15 AÑOS	139,695.31
16 AÑOS	142,489.22
17 AÑOS	145,339.00
18 AÑOS	148,245.79
19 AÑOS	151,210.69

COPILOTO BOEING 787	
1 AÑO	69,793.47
2 AÑOS	71,217.84
3 AÑOS	72,671.26
4 AÑOS	74,154.31
5 AÑOS	75,667.70
6 AÑOS	75,667.70
7 AÑOS	75,667.70
8 AÑOS	75,667.70
9 AÑOS	75,667.70
10 AÑOS	77,181.05
11 AÑOS	78,724.68
12 AÑOS	80,299.18
13 AÑOS	81,905.17
14 AÑOS	83,543.29
15 AÑOS	85,214.15
16 AÑOS	86,918.43
17 AÑOS	88,656.78
18 AÑOS	90,429.90
19 AÑOS	92,238.53

CAPITAN BOEING 767	
1 AÑO	108,520.32
2 AÑOS	110,734.98
3 AÑOS	112,994.94
4 AÑOS	115,300.88
5 AÑOS	117,654.02
6 AÑOS	117,654.02
7 AÑOS	117,654.02
8 AÑOS	117,654.02
9 AÑOS	117,654.02
10 AÑOS	120,007.10
11 AÑOS	122,407.26
12 AÑOS	124,855.41
13 AÑOS	127,352.50
14 AÑOS	129,899.55
15 AÑOS	132,497.54
16 AÑOS	135,147.51
17 AÑOS	137,850.44
18 AÑOS	140,607.44
19 AÑOS	143,419.59

COPILOTO BOEING 767	
1 AÑO	66,197.41
2 AÑOS	67,548.35
3 AÑOS	68,926.88
4 AÑOS	70,333.54
5 AÑOS	71,768.92
6 AÑOS	71,768.92
7 AÑOS	71,768.92
8 AÑOS	71,768.92
9 AÑOS	71,768.92
10 AÑOS	73,204.31
11 AÑOS	74,668.42
12 AÑOS	76,161.77
13 AÑOS	77,685.00
14 AÑOS	79,238.75
15 AÑOS	80,823.49
16 AÑOS	82,439.96
17 AÑOS	84,088.78
18 AÑOS	85,770.54
19 AÑOS	87,485.97

TABULADORES VIGENTES A PARTIR DEL PRIMERO DE OCTUBRE DE 2021

CAPITAN BOEING 737	
1 AÑO	97,885.30
2 AÑOS	99,882.95
3 AÑOS	101,921.41
4 AÑOS	104,001.43
5 AÑOS	106,123.91
6 AÑOS	106,123.91
7 AÑOS	106,123.91
8 AÑOS	106,123.91
9 AÑOS	106,123.91
10 AÑOS	108,246.39
11 AÑOS	110,411.28
12 AÑOS	112,619.52
13 AÑOS	114,871.92
14 AÑOS	117,169.33
15 AÑOS	119,512.75
16 AÑOS	121,902.98
17 AÑOS	124,341.06
18 AÑOS	126,827.86
19 AÑOS	129,364.42

COPILOTO BOEING 737	
1 AÑO	59,710.02
2 AÑOS	60,928.58
3 AÑOS	62,172.07
4 AÑOS	63,440.88
5 AÑOS	64,735.58
6 AÑOS	64,735.58
7 AÑOS	64,735.58
8 AÑOS	64,735.58
9 AÑOS	64,735.58
10 AÑOS	66,030.30
11 AÑOS	67,350.87
12 AÑOS	68,697.91
13 AÑOS	70,071.85
14 AÑOS	71,473.29
15 AÑOS	72,902.78
16 AÑOS	74,360.83
17 AÑOS	75,848.02
18 AÑOS	77,365.00
19 AÑOS	78,912.29

CAPITAN DC-9	
1 AÑO	88,292.41
2 AÑOS	90,094.32
3 AÑOS	91,932.98
4 AÑOS	93,809.09
5 AÑOS	95,723.58
6 AÑOS	95,723.58
7 AÑOS	95,723.58
8 AÑOS	95,723.58
9 AÑOS	95,723.58
10 AÑOS	97,638.09
11 AÑOS	99,590.85
12 AÑOS	101,582.66
13 AÑOS	103,614.33
14 AÑOS	105,686.57
15 AÑOS	107,800.32
16 AÑOS	109,956.34
17 AÑOS	112,155.45
18 AÑOS	114,398.56
19 AÑOS	116,686.53

COPILOTO DC-9	
1 AÑO	53,858.37
2 AÑOS	54,957.51
3 AÑOS	56,079.11
4 AÑOS	57,223.55
5 AÑOS	58,391.38
6 AÑOS	58,391.38
7 AÑOS	58,391.38
8 AÑOS	58,391.38
9 AÑOS	58,391.38
10 AÑOS	59,559.23
11 AÑOS	60,750.41
12 AÑOS	61,965.41
13 AÑOS	63,204.73
14 AÑOS	64,468.81
15 AÑOS	65,758.19
16 AÑOS	67,073.39
17 AÑOS	68,414.83
18 AÑOS	69,783.13
19 AÑOS	71,178.80
ASPIRANTE	20,175.71