Contrato Colectivo de Trabajo

ASPA-Aerolitoral

2019-2023



CONTRATO COLECTIVO DE TRABAJO

AEROLITORAL – ASPA

2019 - 2023

CAPITULO I
DE LA CONTRATACIÓN

ARTÍCULO 1.- LA CONTRATACIÓN
ARTÍCULO 2.- PLAZO DE VIGENCIA
ARTÍCULO 3.- CAMPO TERRITORIAL DE APLICACIÓN
ARTÍCULO 4.- EQUIPO DE TRABAJO
ARTÍCULO 5.- CLASIFICACIÓN LABORAL
ARTÍCULO 6.- CONTRATACIÓN
ARTÍCULO 7.- ASPIRANTE REQUISITOS
ARTÍCULO 8.- ASPIRANTES DURACIÓN- APROBACIÓN
ARTÍCULO 9.- RECONTRATACIÓN PREFERENCIA
ARTÍCULO 9BIS.- RECONTRATACION EN CASO DE RENUNCIA
ARTÍCULO 10.- ANTIGÜEDAD DE SISTEMA
ARTÍCULO 11.- INTERRUPCIÓN ANTIGÜEDADES
ARTÍCULO 12.- RECUPERACIÓN ANTIGÜEDAD
ARTÍCULO 13.- RECONOCIMIENTO ANTIGÜEDADES AL INGRESO A LA EMPRESA AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V.
ARTÍCULO 14.- ANTIGÜEDAD EN CASO DE FUSIÓN
ARTÍCULO 15.- ESCALAFÓN
ARTÍCULO 16.- EXCLUSIÓN

CAPITULO II
OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

ARTÍCULO 17.- OBLIGACIONES PILOTOS
ARTÍCULO 18.- PROHIBICIONES PILOTOS
ARTÍCULO 19.- OBLIGACIONES EMPRESA
ARTÍCULO 20.- PROHIBICIONES EMPRESA

CAPITULO III
DEL MOVIMIENTO DE PERSONAL, CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO

ARTÍCULO 21.- PLANTA DE PLAZAS
ARTÍCULO 22.- VACANTES. PROCEDIMIENTOS
ARTÍCULO 23.- INSTRUCTORES – ASESORES
ARTÍCULO 23BIS.- PILOTO FACILITADOR
ARTÍCULO 24.- ASESORES INTERCAMBIO
ARTÍCULO 25.- PILOTOS INTERCAMBIO
ARTÍCULO 26.- REDUCCIÓN DE PERSONAL
ARTÍCULO 27.- CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO
ARTÍCULO 28.- CONDICIONES ESPECIALES ADIESTRAMIENTO
ARTÍCULO 29.- COMISIÓN TÉCNICA

CAPITULO IV
DISTRIBUCIÓN DE LABORES

ARTÍCULO 30.- BASE DE RESIDENCIA

ARTÍCULO 31.- JORNADAS
ARTÍCULO 32.- JORNADA DE VUELO. COMPUTO Y PAGO
ARTÍCULO 33.- JORNADA DE SERVICIO. COMPUTO Y PAGO
ARTÍCULO 34.- JORNADA DE VUELO PUESTOS DE CONFIANZA
ARTÍCULO 35.- ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES
ARTÍCULO 36.- DESCANSO EN BASE
ARTÍCULO 37.- DESCANSO MENSUAL
ARTÍCULO 38.- RECESO. DURACIÓN
ARTÍCULO 39.- SERVICIO DE RESERVA TABLA NO. 1

CAPITULO V
SALARIOS Y APORTACIONES AL SINDICATO

ARTÍCULO 40.- SALARIO ORDINARIO
ARTÍCULO 41.- AGUINALDO
ARTÍCULO 42.- PRIMA VACACIONAL
ARTÍCULO 43.- PRIMA DOMINICAL
ARTÍCULO 44.- DÍAS DE DESCANSO SALARIO
ARTÍCULO 45.- SALARIO BASE
ARTÍCULO 45BIS.- BONO DE ANTIGÜEDAD
ARTÍCULO 46.- SALARIO TIEMPO EXTRAORDINARIO
ARTÍCULO 47.- COMPENSACIÓN HORA DE JORNADA DE SERVICIO DE VUELO NOCTURNO
ARTÍCULO 48.- COMPENSACIONES ASESORES, INSTRUCTORES, FACILITADORES Y PLAZAS DE CONFIANZA
ARTÍCULO 49.- FRECUENCIA PAGO SALARIOS
ARTÍCULO 50.- SALARIO ASPIRANTE. VIGENCIA
ARTÍCULO 51.- GASTOS ALIMENTOS Y TRANSPORTACIÓN
ARTÍCULO 52.- FONDO DE AHORRO
ARTÍCULO 53.- CLAUSULA SINDICAL
ARTÍCULO 54.- BONO DE PRODUCTIVIDA
ARTÍCULO 54.- BONO DE NO TRANSFERENCIA
ARTÍCULO 55.- DESPENSA
ARTÍCULO 56.- AYUDA PARA TRANSPORTE
ARTÍCULO 57.- AYUDA PARA ESTACIONAMIENTO
ARTÍCULO 58.- PRIMA DE ANTIGÜEDAD

CAPITULO VI
VACACIONES, PERMISOS, PASES Y DESCUENTOS

ARTÍCULO 59.- VACACIONES ANUALES. DURACIÓN
ARTÍCULO 60.- PERMISOS ESPECIALES
ARTÍCULO 60BIS.- PILOTO MUJER EN ESTADO DE GRAVIDEZ
ARTÍCULO 61.- PERMISOS SINDICALES
ARTÍCULO 62.- PASES Y DESCUENTOS
ARTÍCULO 62BIS.- PASES Y DESCUENTOS PILOTOS JUBILADOS E INCAPACITADOS
ARTÍCULO 63.- PASES DE CAMBIO DE RESIDENCIA
ARTÍCULO 64.- PASES SINDICALES

CAPITULO VII
RIESGOS Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

ARTÍCULO 65.- ENFERMEDADES ORDINARIAS
ARTÍCULO 66.- ACCIDENTE O ENFERMEDAD FUERA DE BASE
ARTÍCULO 67.- INCAPACIDAD ORDINARIA PROFESIÓN
ARTÍCULO 68.- RIESGO DEL TRABAJO
ARTÍCULO 69.- FALLECIMIENTO
ARTÍCULO 70.- SEGURO DE VIDA Y CANCELACIÓN DE LICENCIA
ARTÍCULO 71.- SEGURO DE GASTOS MÉDICOS MAYORES
ARTÍCULO 72.- SEGURO DE VUELO DE PRUEBA, CONCENTRACIÓN, COMPROBACIÓN O ADIESTRAMIENTO
ARTÍCULO 73.- COMISIÓN MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE
ARTÍCULO 74.- INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
ARTÍCULO 75.- GASTO DE OBJETIVO SOCIAL

CAPITULO VIII
JUBILACIONES Y RETIROS

ARTÍCULO 76.- APORTACIÓN AL FONDO SINDICAL DE PENSIONES, JUBILACIONES Y RETIROS
ARTÍCULO 77.- LIQUIDACIÓN PILOTOS CONTRATADOS CON MAS DE 60 AÑOS
ARTÍCULO 78.- ESQUEMAS DE RETIRO

CAPITULO IX
CONDICIONES ESPECIALES INSTRUCTORES, PLAZAS DE CONFIANZA Y PUESTOS DE COMITÉ EN ASPA

ARTÍCULO 79.- CONDICIONES ESPECIALES INSTRUCTORES, PLAZAS DE CONFIANZA Y PUESTOS DE COMITÉ EN ASPA

CAPITULO X
DENOMINACIONES

APÉNDICE NO.1 GASTOS DE ALIMENTACION NACIONALES E INTERNACIONALES
APÉNDICE NO.2 CATEGORÍAS Y LÍNEA DE ASCENSO
APENDICE NO.3 PASES Y DESCUENTOS

CAPITULO I
DE LA CONTRATACIÓN

ARTÍCULO 1.- LA CONTRATACION.- AEROLITORAL, 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 (ASPA). ASPA declara ser una organización sindical de trabajadores de la misma profesión, especialidad técnica y labores íntimamente conexas y estar constituida conforme a las leyes mexicanas. Aerolitoral, S.A. de C.V. y ASPA han convenido en celebrar el presente Contrato Colectivo de Trabajo y al efecto se reconocen recíprocamente el carácter de patrones 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, Aerolitoral, S.A. de C.V. y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA). La representación de ASPA 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 ASPA.

ARTÍCULO 2.- PLAZO DE VIGENCIA. El presente Contrato Colectivo de Trabajo estará en vigor por tiempo indefinido y será revisado cada dos años como marca la Ley, que para efectos de este Contrato se contarán a partir del 01 de diciembre de **2019** y por única ocasión, ambas partes convienen que se revisará nuevamente hasta el 30 de noviembre de **2023**. Esto sin perjuicio de la revisión salarial anual que señala el artículo 399 BIS de la Ley Federal del Trabajo, misma que será cada 30 de noviembre.

TRANSITORIO. - Por esta única ocasión con carácter excepcional ambas partes acuerdan que las revisiones salariales del periodo **del 1 de diciembre del 2020 al 30 de noviembre del 2023 se efectuarán de la siguiente manera:**

A partir del primero de diciembre del año dos mil diecinueve, en términos de los Artículos 399 y 399 bis de la Ley Federal del Trabajo, mediante la cual la empresa otorga incremento a los salarios tabulares del personal sindicalizado que al rubro se indica, siendo este del **4% (cuatro por ciento), dicho aumento será aplicado a partir del primero de diciembre del dos mil diecinueve**

Para la revisión de los salarios tabulares del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerolitoral S.A. de C.V. y ASPA, **correspondiente al año 2020, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares del personal sindicalizado a su servicio equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía correspondiente al 30 de noviembre del 2020 en Diario Oficial de la Federación, dicho aumento será vigente a partir del primero de diciembre del dos mil veinte.**

Para la revisión de los salarios y del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerolitoral S.A. de C.V. y ASPA **correspondiente al año 2021, la**

empresa otorgará incremento a los salarios tabulares del personal sindicalizado a su servicio equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía correspondiente al 30 de noviembre del 2021 en Diario Oficial de la Federación, más 1.00% (un punto por ciento) dicho aumento será vigente a partir del primero de diciembre del dos mil veintiuno.

Para la revisión de los salarios tabulares del Contrato Colectivo de Trabajo que regirá las relaciones Obrero-Patronales entre Aerolitoral S. A de C. V. y ASPA **correspondiente al año 2022, la empresa otorgará incremento a los salarios tabulares del personal sindicalizado a su servicio equivalente al índice de inflación publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía correspondiente al 31 de noviembre del 2022 en Diario Oficial de la Federación, dicho aumento será vigente a partir del primero de diciembre del dos mil veintidós.**

Las partes acuerdan que en caso de una inflación desmedida (entendiendo como tal una inflación mayor al 6% seis por ciento promedio anual) se reunirán para negociar lo conducente.

ARTÍCULO 3.- CAMPO TERRITORIAL DE APLICACION. 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 4.- EQUIPO DE TRABAJO. Lo constituyen los aviones, los simuladores que opera actualmente la Empresa, así como en lo sucesivo llegare a operar.

ARTÍCULO 5.- CLASIFICACION LABORAL.

a) PLAZAS DE CONFIANZA .- **Un Gerente de Operaciones de Vuelo**, un jefe de pilotos; si las necesidades operacionales lo requieren, Aerolitoral podrá designar **un Subjefe** de Pilotos; Un jefe y un Sub Jefe de capacitación y Adiestramiento; Un Jefe de Estándares de Vuelo; Un Jefe de Equipo para E-Jets; cuando la cantidad de pilotos exceda de 250 o fracción en cada respectivo equipo, se nombrará un Subjefe de Equipo; **así como un Coordinador de Factores Humanos.**

El piloto con permiso sindical para desempeñar labores en plaza de confianza, continuara siendo miembro de ASPA.

b) PLAZAS DE BASE.- Las de capitanes, copilotos y asesores y las demás labores profesionales establecidas en este contrato.

c) Aquellos Pilotos que sean invitados por la Empresa para ocupar cualquier otro puesto no estipulado en el presente Contrato Colectivo, podrán obtener autorización de ASPA previo convenio celebrado con la Empresa.

ARTÍCULO 6.- CONTRATACION. Al generarse nuevas plazas o vacantes se notificara a ASPA, y propondrá candidatos a la Empresa para dicha contratación, que reúnan los requisitos que fija este contrato colectivo.

La Empresa recibirá a los candidatos propuestos por ASPA y previa evaluación elegirá a quien o quienes vayan a cubrir las vacantes; en caso de rechazo la Empresa comprobará ante ASPA el motivo de este.

La Empresa en igualdad de condiciones otorgara preferencia para ser contratados a los hijos y demás familiares de pilotos miembros de ASPA, fallecidos, pensionados, jubilados, en activo, incapacitados y retirados.

ARTÍCULO 7.- ASPIRANTE REQUISITOS. Los pilotos aspirantes deberán llenar los siguientes requisitos:

a) Acompañar a su solicitud carta de presentación de ASPA
b) Tener una edad mínima de 18 años y licencia de piloto comercial vigente.
c) Comprobar su calidad de mexicano por nacimiento.
d) Aprobar las evaluaciones teóricas, prácticas, médicas, psicométricas y de inglés en sus fases técnica y general, de acuerdo al perfil establecido en el reglamento de selección y contratación entregando copia a ASPA de los resultados de los exámenes correspondientes.
e) Comprobar haber concluido estudios de preparatoria o equivalente.
f) Poseer cédula profesional, una vez cumplidos los requisitos para su obtención.
g) Comprobar haber cumplido el servicio militar obligatorio.

ARTÍCULO 8.- ASPIRANTES DURACION- APROBACION. Los aspirantes serán contratados por un período de hasta 90 (noventa) días, durante los cuales se les impartirá adiestramiento teórico - práctico. Los aspirantes obtendrán contratación permanente al término de sus contratos como tales, si sus aptitudes y eficiencia hubieren sido satisfactorias y si pasan aprobatoriamente los exámenes teóricos y prácticos que comprende el programa de adiestramiento, en caso contrario serán dados de baja sin responsabilidad para la empresa.

Si el aspirante obtuviera su aprobación antes del término del período mencionado, en ese momento obtendrá su contratación permanente**.**

ARTÍCULO 9.- RECONTRATACION PREFERENCIA. Los Pilotos separados por reajuste, de la Empresa, tendrán preferencia para reingresar al servicio, previa aprobación al adiestramiento y acreditando ser miembro de ASPA al tiempo de la recontratación.

ARTÍCULO 9 BIS.- RECONTRATACIÓN EN CASO DE RENUNCIA.- Es potestad de la Empresa recontratar a un Piloto que haya renunciado a la misma y que sea miembro de ASPA 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 el Piloto devolverá a la Empresa las cantidades erogadas por concepto de prima de antigüedad, la cual será reconocida por la Empresa. Así mismo las Partes convienen en que se ajustarán las prestaciones devengadas que le hayan sido cubiertas con las que posterior a su recontratación le correspondan por la continuación de su relación de trabajo.

ARTÍCULO 10.- ANTIGÜEDAD DE SISTEMA. Es el tiempo total de servicio de un piloto y se computa a partir de la fecha en que el piloto es contratado como aspirante.

ARTÍCULO 11.- INTERRUPCION ANTIGÜEDADES. Se interrumpe la acumulación de las antigüedades

de sistema con las consecuencias correspondientes, en los siguientes casos:

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

b) Por ausencias sin goce de sueldo después del decimoquinto día en un año de calendario, salvo casos de permiso a Pilotos llamados al servicio militar por emergencia nacional y judiciales.

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

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

ARTÍCULO 12.- RECUPERACION ANTIGÜEDAD. Cuando la antigüedad del Piloto haya sido afectada, ésta podrá recuperarla a razón de 3 (tres) días por cada 2 (dos) años ininterrumpidos sin incurrir en falta, adicionando 1 (uno) día por cada año que se mantenga en esta situación. Lo anterior no será acumulativo para cualquier otro efecto, ya que sólo se aplicará hasta eliminar los días de interrupción o afectación de su antigüedad.

ARTÍCULO 13.- RECONOCIMIENTO ANTIGÜEDAD AL INGRESO A LA EMPRESA AEROVIAS DE MEXICO S.A. DE C.V.

Una vez que el piloto cumpla con los requisitos de elegibilidad contenidos en este Contrato Colectivo de Trabajo que son:

a) Amortización.

b) Haber acreditado en escuela abierta 100 (cien) horas de los cursos programados por la Empresa en coordinación con ASPA.

c) Cumplir con el perfil del puesto del Piloto, mismo que será determinado entre Empresa y ASPA.

*La aplicación de estos requisitos quedará a discreción de las Empresas involucradas y ASPA.

El piloto podrá ingresar a la Empresa Troncal Aerovías de México, S.A. de C.V., computándose su antigüedad en la Empresa Troncal, a partir de su ingreso a ésta.

Los Capitanes que permanezcan por lo menos 5 años en la EMPRESA AEROLITORAL S.A. DE C.V. (contando a partir del 01 de Diciembre de 2015) y que ingresen a Aerovías de México, se les reconocerá la antigüedad generada a partir del 01 de Diciembre de 2015. De igual manera aquellos copilotos que asciendan en un futuro y permanezcan por lo menos 5 años como capitanes, ingresarán a Aerovías de México con su antigüedad generada desde el ascenso a capitanes de la EMPRESA. Si se transfieren antes de estos 5 años, ingresan a Aerovías de México con antigüedad de cero años.

Lo anterior sin perjuicio de lo pactado en el convenio de transferencia del 18 de Julio del 2011.

La empresa en apoyo a los pilotos que se transfieren a Aerovías de México no programará servicios 3 (TRES) días antes de la transferencia, dichos días se tomarán de sus intocables o a cuenta de vacaciones.

En caso de no existir candidatos elegibles en el escalafón de Aerolitoral, Aerovías de México, S.A. DE C.V., solicitará a la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México, pilotos para contratación provenientes de la relación de desempleados, conforme a las normas de este Contrato, para cubrir las plazas que se requieran; en este caso a los pilotos de la Compañía Aerolitoral, S.A. de C.V., que sean desplazados, se les reconocerá la antigüedad para todos sus efectos (incluyendo escalafonarios), a partir de un día anterior a la fecha que se contrate a los pilotos provenientes de la relación de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

A los pilotos que concursen por plaza en Aerovías de México, S.A. de C.V., se les dará a conocer en forma fehaciente las condiciones de antigüedad que guardará con respecto a los pilotos provenientes de la Compañía Aerolitoral S.A. de C.V. que sean desplazados.

ARTÍCULO 14.- ANTIGÜEDAD EN CASO DE FUSION. La antigüedad de los pilotos definida de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato Colectivo de Trabajo, no se afectará en el caso de fusión de la Empresa.

ARTÍCULO 15.- ESCALAFON. Formularlo es derecho exclusivo ASPA y conforme al mismo, la Empresa cubrirá las plazas contratadas que requiera.

Se regirá por las siguientes reglas:

a) ASPA dará a conocer a la Empresa el escalafón de sus pilotos miembros contratados permanentemente en ella y que serán los titulares de las plazas correspondientes.

Dicho escalafón se incluirá en las publicaciones de este Contrato y se actualizará cada año.

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

En caso de que varios pilotos ingresen en el escalafón el mismo día, tendrá menor número el de mayor edad.

Las vacantes en puesto de ascenso se cubrirán por orden de escalafón siempre y cuando reúnan los requisitos fijados por la Empresa.

c) Los Pilotos con categoría de Capitán o Copiloto podrán posponer su promoción inmediata de acuerdo a la línea de plazas de ascenso, sin perder números escalafonarios ni el derecho a ascender y será potestad de los mismos ocupar su lugar cuando existan vacantes. En caso del primer ascenso a capitán, esta promoción será irrenunciable, excepto cuando el ascenso represente un cambio de base.

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 ocupara en la Empresa plaza regida por este Contrato, salvo la reconsideración de la misma y previa solicitud de ASPA
2. En caso de reajuste, conservarán su número escalafonario exclusivamente en ASPA, 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 número de plazas en la planta de la Empresa afectará en orden inverso de los derechos de escalafón.

e) En caso de no existir candidatos para cubrir una promoción, los pilotos están obligados a cubrirlas en orden inverso del escalafón debiendo cubrir los requisitos de elegibilidad.

ARTÍCULO 16.- EXCLUSION. La Empresa se obliga a separar definitivamente al Piloto que renuncie a A.S.P.A. 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 ASPA.

CAPITULO II
OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

ARTÍCULO 17.- OBLIGACIONES PILOTOS. Serán obligaciones de los pilotos las consignadas en la Ley Federal del Trabajo, demás Leyes y Reglamentos aplicables, y las siguientes:

a) Cuando un piloto asesor se presente a cubrir un servicio de vuelo de asesoramiento o habilitación en ruta a un comandante y este no se presentará a su servicio, el piloto asesor deberá efectuar el vuelo como comandante. En el caso de una eventualidad, previa aprobación del comandante, un asesor instructor y/o asesor, podrán ocupar el asiento del primer oficial debiendo realizar esas funciones con el fin de no afectar la operación.

b) Obligaciones Capitanes. Actuar como Comandantes en el equipo de su asignación, previa calificación. Sólo podrán actuar como Primeros Oficiales en los vuelos de búsqueda y salvamento.

En caso de adiestramiento no se podrá asignar a un Capitán labores de Primer Oficial, exceptuando a los Asesores cuando impartan instrucción.

c) Será requisito tramitar el documento denominado “Global Entry”, la Empresa se obliga a cubrir el costo del trámite, de existir los gastos de viaje, hospedaje y alimentación que se genere por este concepto la Empresa deber. En caso de que la Autoridad respectiva no otorgue dicho documento no existirá perjuicio alguno para el piloto. Este documento no es requisito para concursar por una plaza en la Empresa.

Sindicato y Empresa buscarán el procedimiento más flexible para la obtención de este documento.

ARTÍCULO 18.- PROHIBICIONES PILOTOS. Está prohibido a los pilotos con independencia de las prohibiciones contempladas en la Ley Federal del Trabajo, las demás Leyes, reglamentos aplicables y las siguientes.

a) Ejecutar como tripulantes algún vuelo que merme sus posibilidades físicas y legales de realizar vuelos al servicio de la Empresa, salvo vuelos de placer previo permiso de la Empresa gestionado por ASPA.

b) Operar aviones de otras compañías distintas a la contratante, salvo permiso escrito de la Empresa y con la aprobación de ASPA.

ARTÍCULO 19.- OBLIGACIONES EMPRESA. Además de las obligaciones contempladas en la Ley Federal del Trabajo, las demás Leyes y Reglamentos aplicables, son obligaciones de la Empresa:

a) Proporcionar a los pilotos los gastos de alimentación durante los servicios de vuelo y de reserva, así como alojamiento adecuado, en hoteles designados de acuerdo con el procedimiento administrativo, establecido por las partes, por todo el tiempo que éstos permanezcan fuera de su base de residencia por razón del servicio.

b) Transportar adecuadamente a la tripulación tanto a la salida como a la llegada del vuelo, de un sitio determinado de la Ciudad al Aeropuerto respectivo o viceversa, cuando la tripulación se encuentre fuera de su base de residencia.

c) Descontar las cuotas que establezca ASPA.

d) Cubrir el costo de los pasaportes, visas, licencias técnicas de los pilotos para la prestación del servicio, presentando el recibo para su autorización y pago por la Empresa, de acuerdo con el procedimiento establecido por las partes.

e) Llevar un expediente personal para cada piloto a su servicio en el que se anoten los principales sucesos de su actuación en el trabajo, foliando debidamente sus varias hojas. Permitir al Piloto y a ASPA acceso directo a su expediente y expedir copia de los documentos y anotaciones previa solicitud.

f) Proporcionar a ASPA dos ejemplares del Manual de Operaciones, Manual de Despacho y Capacitación y Adiestramiento; así como a solicitud de ASPA, aquellos manuales de los aviones que opere la Empresa, y sus revisiones.

La Empresa proporcionará a los Pilotos una copia anual del Manual de Operaciones en formato digital.

g) Distribuir de manera equitativa por base, por medio de secuencia de rol, los servicios de los pilotos, tanto jornadas ordinarias como extraordinarias que sean previsibles incluyendo reservas.

h) Proporcionar a ASPA cuando los solicite copia de los documentos referentes a asuntos técnicos, operacionales y laborales relacionados con la planta de pilotos.

i) La Empresa se obliga a aplicar las suspensiones sindicales dictadas por ASPA, esta y ASPA acordarán la fecha de la suspensión.

j) Sostener en forma decorosa los estudios técnicos, industriales, profesionales o prácticos, relacionados con la industria aérea, en centros nacionales o extranjeros, mediante una beca anual de $400,000.00 MXP; de acuerdo al reglamento de becas celebrado por las partes.

k) La Empresa proporcionará el equivalente a 10 (diez) SMVDF, para el territorio nacional $40.00 (Cuarenta) dólares en el extranjero por cada una de las 2 (dos) primeras pernoctas no programadas, la 3a y 4a consecutiva se pagará cada una a 13 (trece) días de salario mínimo o $60.00 (Sesenta) dólares en el extranjero, y la 5a. y 6a. consecutiva se pagará cada una al equivalente de 16 (diez y seis) días de salario mínimo o $70.00 (setenta) dólares en el extranjero, a cada uno de los pilotos para la compra de artículos necesarios en aquellos casos en que un servicio de ida y vuelta se cancele y se tuviera que pernoctar, o cuando un servicio de pernocta o pernocta no programada se prolongara, lo cual no puede ser más de seis consecutivas.

l) Notificar a ASPA el Reglamento de Exámenes y el Plan de Adiestramiento Mensual, éste último será entregado a más tardar el día 25 (veinticinco) del mes anterior al que se realice el adiestramiento.

m) La Empresa otorgará a los Pilotos a su servicio, un uniforme cada dos años, de acuerdo a su fecha de ingreso, que consta de:

- Saco, 1 pieza
- Pantalones, 5 piezas
- Camisas, 10 piezas
- Gorra, 1 pieza
- Corbata, 1 piezas
- Charreteras (par), 1 pieza
- Gabardina 1 pieza que se entregará cada 6 años.

***A partir de la dotación de 2021 la tela a utilizar será "Grano de Pólvora".**

n) La Empresa proporcionará todo el respaldo legal a los pilotos, que por incidente o accidente derivados de la prestación de los servicios aquí contratados, fuere necesario llevar a cabo ante las autoridades gubernamentales como ante terceros.

En los casos de imprudencia, negligencia, o descuido en que el accidente o incidente ocurra, Empresa y Sindicato determinarán si existe responsabilidad por parte del piloto. Si así fuera, éste reembolsará a la Empresa los gastos que hubiere efectuado.

o) Durante el mes de febrero de cada año la Empresa publicará el escalafón de pilotos que ASPA le proporcione y la tabla de antigüedades al 31 de diciembre del año anterior.

p) En las bases de pilotos donde Aerolitoral asigne tripulaciones para cubrir el servicio de reservas, la empresa contará con una sala designada para este efecto, la cual deberá estar adecuada a los pilotos en servicio de reserva simultánea.

ARTÍCULO 20.- PROHIBICIONES EMPRESA.- Queda prohibido a la Empresa además de lo consignado en el Artículo 133 de la Ley Federal del Trabajo, en las demás Leyes y Reglamentos aplicables, las siguientes:

a) Intervenir en los asuntos internos de la ASPA.

b) Comunicar a particulares los datos confidenciales de los expedientes personales de los pilotos.

c) En caso de surgir conflicto laboral entre Pilotos y Empresas mexicanas y extranjeras distintas de la contratante, ordenar a los pilotos volar en rutas concesionadas o permisionadas a la Empresa en conflicto o utilizar el equipo de trabajo de la Empresa Mexicana en Conflicto, cuando así se lo pida ASPA por escrito firmado por su Secretario General.

d) Hacer llamadas telefónicas para asignaciones y enviar notificaciones de cambio de servicio al domicilio de los pilotos, salvo lo establecido para la reserva domiciliaria.
En caso de que por alguna eventualidad sea necesario llamar a un piloto para asignarle un servicio vía telefónica, se hará exclusivamente por conducto de los delegados de Aerolitoral, o los adjuntos nombrados por la delegación de Aerolitoral en ASPA, quienes a su vez le confirmarán a la Empresa la

prestación del servicio. ASPA se obliga a entregar y actualizar la lista de los adjuntos vigentes.

e) Descontar de los salarios de los pilotos cantidades sin previa aclaración con éstos, conforme a lo que establecen las normas protectoras del salario de la Ley Federal del Trabajo.

f) La Empresa no utilizará los datos de las grabadoras de vuelo y de voz para emprender acción alguna en contra del Piloto.

g) La Empresa no podrá llevar a cabo la contratación y/o subcontratación de aeronaves para operarlas con fines comerciales con pilotos que no tengan contrato colectivo con ASPA.

CAPITULO III
DEL MOVIMIENTO DE PERSONAL, CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO

ARTÍCULO 21.- PLANTA DE PLAZAS.- Es el número total de plazas de pilotos establecido por la Empresa conforme a sus necesidades.

ARTÍCULO 22.- VACANTES.- PROCEDIMIENTO.- Las vacantes que se generen por necesidades de la operación deberán ser boletinadas y notificadas a ASPA, conforme al procedimiento que se establece:

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

b) Es línea de plazas de ascenso, la que se enlista en el Apéndice 2.

c) La Empresa deberá notificar por escrito a ASPA con la mayor anticipación posible la existencia de las plazas y la fecha para realizar el movimiento.

d) Los pilotos que no aprueben el adiestramiento que corresponda a la promoción, permanecerán en su categoría hasta que consideren estar aptos para su segunda oportunidad la cual no podrá ser en un período menor de 12 (doce) meses y sería considerado para una tercera y última oportunidad la cual no podrá ser en un período menor de 24 (veinticuatro) meses, y se dará en cuanto exista la vacante, en todos casos se tendrá derecho a la Comisión Técnica. En caso de no aprobar nuevamente el adiestramiento que motivó la inhabilitación, no podrá ser considerado para ninguna promoción.

e) En el caso de adiestramiento inicial, basados en el programa del manual de adiestramiento establecido por la empresa y ASPA, el piloto solo contará con una oportunidad y en caso de resultar inhabilitado, la empresa enviará a ASPA los resultados de los exámenes correspondientes y será separado de la Empresa con el pago que conforme a Ley corresponde.

f)Para dar cumplimiento a los incisos a) y b) de este Artículo se deberá cumplir con los tiempos de amortización pactados entre Empresa y ASPA, los cuales se contemplan en el Apéndice No. 2, salvo en los casos en que el resultado de sumar su edad con el tiempo de amortización rebase la fecha en que necesariamente deba jubilarse o cuando el piloto no cumpla con los requisitos adicionales establecidos para la vacante.

g) Los tiempos de amortización y pago se considerarán conforme a los siguientes puntos:

1. El salario del piloto se comenzará a contabilizar a partir de que sea aprobado el examen de compañía en simulador o 21 (veintiún) días después de la fecha del examen teórico, lo que ocurra primero.

2. Para hacerse acreedor a éste salario, es requisito que el piloto apruebe el examen aplicado por la Autoridad Aeronáutica correspondiente (DGAC) y aprobar la fase de adiestramiento en ruta.

3. Será motivo de excepción la aplicación de este pago a partir del día 21, si el aspirante de nuevo ingreso incurre en cualquier incidencia que genere una disrupción en su adiestramiento (ausencia injustificada, días de incapacidad médica no vinculada con riesgo de trabajo, licencia médica, permiso sin goce de sueldo, necesidades de adiestramiento adicional o suspensión de la relación laboral). Dichos días no serán considerados en el pago retroactivo el cuál será a partir del primer vuelo productivo.

ARTÍCULO 23.- INSTRUCTORES – ASESORES.-

DESIGNACION.- Los Capitanes que reciban esta comisión serán designados por la Empresa y serán seleccionados de entre los comandantes calificados en el Equipo (Simulador y/o Avión).

El Piloto desempeñará esta comisión por un lapso no mayor de 3 (tres) años consecutivos; con un intervalo de 12 (doce) meses podrá ser designado nuevamente para esta comisión. Previa invitación de la Empresa a través de la Jefatura de Adiestramiento y autorización de ASPA este periodo se podrá prorrogar **3 (tres)** años más; al terminar con el periodo extendido el piloto no podrá desempeñar esta función nuevamente hasta haber cumplido con 18 (dieciocho) meses apartado del puesto.

Cuando un Piloto que desempeñe esta comisión, sea promovido a un equipo de introducción en la flota de la Empresa, podrá ser nombrado como Asesor y/o Instructor del nuevo equipo por un período que no excederá de dos años, al término del cual aplicará el descanso del párrafo anterior.

Se designará como mínimo un Instructor por cada 20 (veinte) Pilotos o fracción en cada equipo que opere la Empresa; para la selección de Instructores se deberá dar preferencia a los Asesores de la planta.

En cuanto a los deberes y responsabilidades de los Asesores y/o Instructores deberá aplicarse lo que establece el Manual de Adiestramiento aprobado por la Empresa en coordinación con ASPA

SELECCIÓN.- Para la selección de Instructores y Asesores en ruta, La Empresa a través de la Jefatura de Adiestramientos, deberá coordinar con las demás Jefaturas y Sub-Jefaturas la selección de los candidatos. En caso de no existir objeción fundada, se procederá a otorgar la invitación al candidato propuesto para solicitar a ASPA otorgar el permiso correspondiente.

DISTRIBUCIÓN DE LABORES.- Independientemente de la obligación contemplada en el Artículo 19 inciso g) del presente Contrato, la distribución de labores para los pilotos instructores y asesores deberá ser de manera equitativa y preferencial para adiestramientos en simulador, a manera de que los instructores de la planta activa impartan adiestramiento en el extranjero a razón de 2 a 1 sobre los Instructores externos.

La distribución equitativa de las labores descritas en esta cláusula deberá ser revisada en conjunto con la delegación de ASPA Aerolitoral en los meses de Enero, Mayo y Septiembre

(periodos de 4 meses).

La disposición descrita en ésta cláusula se podrá modificar temporalmente de manera extraordinaria previo acuerdo con la Delegación de ASPA Aerolitoral con la autorización del comité ejecutivo de ASPA bajo circunstancias especiales.

En caso de que en la compra de nuevo equipo estuviese incluido el adiestramiento a cargo de la vendedora, los pilotos que proporcione esta podrán capacitar a todos los pilotos de la Empresa, entre ellos a los que deban ser instructores - asesores para dicho equipo, por un plazo no mayor de 120 (ciento veinte) días, contados a partir de la fecha del primer equipo adquirido. Después de este término la capacitación será impartida por instructores de la planta.

ARTÍCULO 23 BIS.- PILOTO FACILITADOR.-

DESIGNACIÓN.- Un piloto facilitador es un Capitán o Primer Oficial, cuyas funciones estarán delimitadas en el Manual de Adiestramiento de la Empresa, previa calificación y certificación de las Jefaturas de Adiestramientos y Estándares de Vuelo previo acuerdo con ASPA.

Estos pilotos no podrán dar instrucción de vuelo ya sea en simulador o en ruta, así como no podrán calificar el desempeño en vuelo o simulador de ningún otro piloto.

SELECCIÓN.- Para la selección pilotos Facilitadores, La Empresa a través de la Jefatura de Adiestramientos, deberá coordinar con las demás Jefaturas y Sub-Jefaturas la selección de los candidatos. En caso de no existir objeción fundada, se procederá a otorgar la invitación al candidato propuesto para solicitar a ASPA otorgar el permiso correspondiente.

Al no cumplir con un tiempo mínimo así como con una compensación permanente, éste puesto requerirá solamente del visto bueno de la comisión de vigilancia, así mismo puede ser retirado por causa fundada ya sea por la empresa a través de la Jefatura de adiestramiento o por ASPA.

ARTÍCULO 24.- ASESORES INTERCAMBIO.- Previa notificación a ASPA la Empresa podrá comisionarlos temporalmente para que actúen como asesores o instructores en otra Empresa distinta a la contratada.

ARTÍCULO 25.- PILOTOS INTERCAMBIO. - Previa notificación a ASPA la Empresa interesada podrá comisionarlos temporalmente para que actúen como Pilotos o Copilotos en otra Empresa distinta a la contratada, siempre y cuando esta última tenga celebrado Contrato Colectivo con ASPA, similar a éste. Así también garantizará reservaciones de hotel, transportación, viáticos, comunicándoles a los pilotos la asignación de rol, en el lugar de intercambio a su llegada en la oficina de control de vuelos.

ARTÍCULO 26.- REDUCCION DE PERSONAL.- En caso de que sea necesario reducir el personal o la categoría de éste, la Empresa procederá de acuerdo con ASPA, 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 acuerdo a lo establecido en el Artículo 439 de la Ley Federal del Trabajo, de cuatro meses de salario ordinario y además 20 (veinte) días de salario ordinario por año de servicio.

ARTÍCULO 27.- CAPACITACION Y ADIESTRAMIENTO.- La Empresa proporcionará a sus pilotos

capacitación y adiestramiento, acorde con los términos consignados en la Ley Federal del Trabajo y las demás Leyes y Reglamentos aplicables.
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 o incrementar su eficiencia.

TRANSITORIO: Las partes acuerdan que a partir del registro ante las autoridades correspondientes y actualizado en manuales de adiestramiento, los cursos en modalidad "e-learning", será obligación del piloto acreditar dichos adiestramientos sin asistir a las instalaciones de la empresa y sin que esto represente una asignación de servicio para cualquier efecto.

Como compensación se acreditará para pago el 0.55% (cero punto cincuenta y cinco por ciento) del salario tabular por cada hora de adiestramiento cubierto en esta modalidad.

Los temas, periodicidad y duración de cada curso estarán reflejados en el manual de adiestramiento. Para la implementación de este transitorio en particular se coordinará la Empresa con la Secretaría de Asuntos Técnicos de ASPA de México.

ARTÍCULO 28.- CONDICIONES ESPECIALES ADIESTRAMIENTO.- Las condiciones especiales descritas en éste artículo solo aplicarán para servicio de adiestramiento, por lo que las condiciones equivalentes descritas en el artículo 35 de éste contrato no aplicarán salvo aquellas que no estén específicamente descritas en los siguientes incisos:

1) Para adiestramientos fuera del Continente Americano se trabajará y pagará apegado a husos horarios en tiempo local (no aplica para los traslados), y para dichos casos se deberá dejar descansar 24 (VEINTICUATRO) horas previas al inicio de la primera sesión de Simulador para adaptarse al horario local.

Para los adiestramientos impartidos en el continente Americano se trabajará apegado al Huso horario local, pero los pagos se deberán aplicar de acuerdo a TLM.

2) La asignación de Adiestramiento Inicial será por bloques de 05 (CINCO) días de Simulador con 02 (DOS) días disponibles que podrán ser utilizados para sesiones adicionales a fin de dar continuidad y reforzar lo originalmente programado, previa coordinación de cada caso.

3) Los traslados a simulador, tanto a los alumnos como a los instructores se les podrá asignar por rol

servicios de vuelo previos a la concentración de pasajero, para trasladar al piloto al simulador; al igual se podrán asignar servicios de vuelo (tanto previos como posteriores) en el día de traslado de regreso a base. Previo a la asignación del Simulador se aplicará un receso de 14:00 horas (CATORCE HORAS). Una vez terminado el Simulador, se podrá regresar a su base en el mismo día como Pasajero.

Lo descrito en éste numeral solo aplica para adiestramientos en simulador en la Ciudad de México.

4) Se podrán asignar más de 6 (seis) días consecutivos de adiestramiento fuera de base de acuerdo a lo establecido en el numeral 2 de este artículo, con derecho a recibir el pago de un día completo de viáticos por cada 7 días fuera de base, mismo pago adicional que no es necesaria la comprobación debido a que suple la ayuda convenida previamente para el pago de lavandería.

5) Para asignación de simulador en horario nocturno, se establece que solo se podrá dar de manera consecutiva el que comprende el horario entre las de 22:45 a 02:45 horas de acuerdo a las siguientes condiciones:

a) Se permite la utilización de este horario solo para adiestramientos periódicos en el extranjero, efectuando 2 sesiones consecutivas, debiendo recesar una noche completa conforme a lo establecido en el artículo 35 inciso A numeral 9.

b) Para adiestramientos iniciales en el extranjero se podrá asignar de manera consecutiva en este horario de acuerdo al adiestramiento AQP el módulo “200” excepto la sesión “241”; para los módulos “300”, para modulo “400” se podrán efectuar 2 sesiones consecutivas, debiendo recesar posterior a estos servicios consecutivos una noche completa conforme a lo establecido en el artículo 35 inciso A numeral 9.

c) Para adiestramientos iniciales en México, 2 sesiones consecutivas de cualquier modulo por una noche completa de receso conforme a lo establecido en el artículo 35 inciso A numeral 9.

d) Para volver a asignar un servicio que comprenda estos horarios que no sea de adiestramiento en simulador, se deberá de cumplir con lo establecido en el artículo 35 inciso A numeral 9

e) Las sesiones consecutivas descritas en este artículo no serán limitadas por lo dispuesto para día laborado a efecto de continuar con el adiestramiento conforme a lo aquí establecido.

f) Las sesiones de simulador en horario nocturno descritas en este artículo no podrán ser impartidas por asesores externos.

ARTÍCULO 29.- COMISION TÉCNICA. La Comisión Técnica conocerá y resolverá necesariamente las inconformidades que presenten los pilotos, por sí mismos o por sus Representantes, por resultar inhabilitados en los exámenes para asignación de plaza, de simulador o vuelo. Para el desarrollo de esta comisión se cumplirá con el reglamento que al efecto establezcan las partes.

Comisión Técnica

La Comisión Técnica conocerá y resolverá necesariamente las inconformidades que presentan los Pilotos, por mismos o por sus Representantes, por resultar inhabilitados en los exámenes de simulador o vuelo. Para el desarrollo de esta comisión se cumplirá:

a) La inconformidad contendrá el nombre del inconforme, acto o disposición que se impugne y podrá contener los datos y exposición de hechos y circunstancias que la fundamenten.
b) El Piloto afectado presentara la inconformidad por escrito, en forma fehaciente a ASPA, con copia a la Empresa dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes a aquel en que se le notifique por escrito el resultado del examen. ASPA pedirá por escrito a la empresa 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.
c) La Comisión Técnica se integrara por un Representante ASPA, que tenga la clarificación de Capitán (Comandante) en funciones, calificado en el equipo de que se trate, por un Representante de la Empresa con la misma calificación y por un Tercer Miembro, designado por acuerdo de las Partes, quien deberá tener la misma calificación. No podrán formar parte de esta los Asesores- Instructores ni el Examinador que hayan intervenido en el caso que motivo la inconformidad.
d) La Comisión Técnica constatara que el Piloto se le hubiere dado la intrusión de capacitación y adiestramiento y práctica adecuada y suficiente conforme al plan y programa de capacitación Y adiestramiento, para las pruebas a que se someta, y en su caso ordenará reponer o completar la capacitación y adiestramiento, emitiendo su dictamen.

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

e) Los empleados de la Empresa y el Piloto afectado que hubieran participado en los hechos y circunstancias que funden al inconformidad están obligados a comparecer y contestar verídicamente las preguntas que se les formulen ante si por la Comisión Técnica. Si no acudieran a la cita para declarar sobre hechos propios en que hayan intervenido, se tendrá por aceptadas las preguntas relativas al caso.
f) La Empresa permitirá, inmediatamente, a la Comisión Técnica, consultar expedientes y documentos que se relacionen con las inconformidades en trámite. Igualmente, dará copia de los documentos que señalen los promoventes o requieran los miembros de la Comisión Técnica. Siempre y cuando exista el compromiso por parte de la Comisión Técnica que toda copia a la que se hace mención este inciso será regresada a la empresa una vez emitido el dictamen de resolución.
g) En todos los aspectos de la investigación de la Comisión Técnica, se consideraran los planes, programas y técnicas convenidas entre la Empresa y ASPA publicadas en los Manuales de Capacitación y Adestramiento, de vuelo del

equipo asignado y demás manuales oficiales de la Empresa, así como la imparcialidad de la apreciación de hechos y circunstancias.
h) Una vez analizadas las actuaciones y pruebas efectuadas, la Comisión Técnica votará emitiendo un voto cada miembro. El dictamen se tomara por unanimidad o por mayoría de votos ratificando o rectificando la resolución impugnada; notificando a la Gerencia de Adiestramiento de la Empresa, a la Secretaria de Asuntos Técnicos de ASPA, por escrito en formato libre el dictamen de la resolución emitido. En caso de rectificación, la Comisión Técnica determinara la capacitación y adiestramiento necesario para corregir las diferencias que hubiera observado.

Las partes aceptarán la resolución de la misma, con la fuerza y validez de una resolución de Arbitraje.

i) La Empresa dará las facilidades al Representante de ASPA, al Representante de la Empresa y al Tercer Miembro para cumplir con su cometido, acreditándoles a su jornada diaria y mensual el tiempo de servicio y de vuelo, proporcionando los gastos de alimentos que correspondan.

CAPITULO IV
DISTRIBUCION DE LABORES

ARTÍCULO 30 BASE DE RESIDENCIA.- Las partes convienen en que la base de residencia de los Pilotos sea para la Empresa Aerolitoral, S.A. DE C.V., la Ciudad de México y aquellas que designe la Empresa, previa notificación a ASPA.

En caso de requerir la Empresa implantación de bases fijas o temporales convendrá con ASPA las condiciones para establecerlas.

Cuando se convenga la creación de bases de residencia fuera de las establecidas; para cambiar a los pilotos, la Empresa comunicará a ASPA su requerimiento, 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 20 (veinte) días calendarios posteriores a la comunicación, la Empresa designará los de mayor número escalafonario 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. Si el piloto lo solicita se le concederá permiso con goce de sueldo en los últimos cuatro días de estancia en la base de la que está siendo transferido, para que pueda arreglar sus asuntos y gestionar su traslado, de acuerdo al procedimiento administrativo elaborado por las partes.

Cuando se generen vacantes en alguna de las bases establecidas, se procederá de acuerdo al procedimiento establecido.

TRANSITORIO Derivado del cierre de Bases MTY y GDL y a manera de brindar opciones a los pilotos que radican fuera de la Ciudad de México se acuerda implementar un esquema de Destino Voluntario Temporal.

Los lineamientos bajo los cuales se operará el DVT se definirán en el Reglamento correspondiente respetando las siguientes premisas base:

- **Mínimo 3 Destinos Voluntarios Temporales (DVT).**
- **Hasta 52 líneas de Capitán y hasta 52 líneas de Copiloto como total.**
- **Se podrá revisar cada 6 meses la estructura del itinerario y en caso de ser necesario se ajustarán las estaciones de DVT y/o líneas que lo integran.**
- **No se tendrá acceso a PBS.**
- **Los meses que se tenga adiestramiento se saldrá de DVT.**
- **Pilotos con Plazas de Confianza, Asesores, Instructores, Facilitadores y de Comité Sindical, no podrán laborar bajo este esquema.**
- **Todos los viáticos se cobrarán en Caja de Viáticos MEX.**
- **En caso de Ausencia Injustificada se suspenderá del DVT por 6 meses.**

En caso de que por desincorporación de flota sea necesario reducir las líneas o DVTs las partes convendrán lo pertinente.

Por lo anterior todos los convenios, acuerdos o minutas referentes a la distribución a las bases MTY y GDL quedan sin efectos, dejando como vigente solo base MEX.

ARTÍCULO 31.- JORNADAS. Queda entendido que las jornadas de vuelo y las jornadas de servicio tanto diario como mensual, se regirán de acuerdo a lo establecido en la Tabla No. 1

ARTÍCULO 32.- JORNADA DE VUELO. COMPUTO Y PAGO.-

1. COMPUTO: Para los efectos de cómputo de la jornada de vuelo diaria y mensual, se acreditará el 100% (cien por ciento) del tiempo efectivo de vuelo cuando los pilotos formen parte de una tripulación como Asesores, Comandantes, Primeros Oficiales, Complemento, Observador, Piloto Extra, en servicio de adiestramiento de vuelo, de adiestramiento de simulador o vuelo de ruta.

2. PAGO: Para efectos de pago, la acreditación de este tiempo nunca podrá ser menor al tiempo marcado en el itinerario o asignación original, en caso de que el tiempo efectivo de vuelo sea mayor, se acreditará este último.

ARTÍCULO 33.- JORNADA DE SERVICIO.

1. COMPUTO: Para los efectos del cómputo de la jornada de servicio mensual, se considera que el piloto está al servicio de la Empresa:

a) En el caso de vuelo de ruta estando el piloto en cualquiera de los servicios asignados, todo lo que se incluya desde 40 (cuarenta) minutos antes o 60 (sesenta) minutos antes cuando se trate del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), de la hora de salida establecida en el itinerario, o de la hora estimada de salida fijada previamente, hasta 20 (veinte) minutos después de la llegada a plataforma.

Para los servicios de vuelo que inicien en Monterrey y Guadalajara, así como en el extranjero, se contabilizará para pago el inicio del servicio hasta 60 (sesenta) minutos antes de la hora de salida establecida en el itinerario.

b) En caso de volar como pasajeros en comisión de servicio en líneas aéreas diferentes a Aeroméxico o Aerolitoral, la jornada iniciará de acuerdo a lo establecido en el boleto correspondiente en cuanto a la llegada anticipada al aeropuerto.

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

ARTÍCULO 34.- JORNADA DE VUELO PUESTOS DE CONFIANZA. La jornada de vuelo ordinario mensual para los pilotos con una plaza de confianza o puesto de Comité Ejecutivo/ Directivo en ASPA laborando en Aerolitoral será de 20 (veinte) horas, la irrebasable será de 40 (cuarenta), teniendo una tolerancia de 5(cinco) horas adicionales que deberán ser voladas como pasajero, sin que el pago por concepto de tiempo extraordinario de vuelo pueda exceder de 10 (diez) horas.

ARTÍCULO 35.- ASIGNACIONES Y NOTIFICACIONES.

A) GENERALIDADES

1. La asignación de los servicios y descansos serán por medio de rol que abarque un período de 30 (treinta) o 31 (treinta y un) días mes calendario según corresponda, a excepción del mes de febrero, notificando al piloto vía correo electrónico al correo corporativo designado por la empresa con no menos de 5 (cinco) días de anticipación.

Los sistemas de trabajo serán los siguientes:

a) PBS "Preferential Bidding System", para asignación mensual de los servicios de los Pilotos, de acuerdo con su antigüedad, podrán solicitar electrónicamente a través del sistema (PBS) preferencias en la asignación de sus roles.

Este sistema de asignaciones será constantemente auditado o vigilado por la comisión de PBS que se constituirá por un comisionado por cada 100 pilotos en activo, existiendo un comisionado por cada base de trabajo y uno suplente.

Las reuniones y lineamientos de dicha comisión se harán en coordinación con la Empresa y tomando como referencia el Reglamento de la Comisión de PBS.

1. La Empresa respetará el "Time Off" publicado en PBS y asegurar un mínimo de 75% de satisfacción de los roles publicados.
2. Previa solicitud del Piloto la Empresa asignará "BLOCK DAY" a los pilotos que requieran actualizar Pasaporte, Visa, Licencia Federal, Examen Médico, RTARI, Global Entry, así como los documentos que requiera la autoridad o empresa para el desempeño de sus funciones.

b) 6 x 4 con asistencias perfecta que se dará bajo las siguientes condiciones

1. Solamente aplicaría a pilotos de E-Jet (MEX)
2. Si se abren bases, se analizará la viabilidad y permanencia de este sistema
3. Solamente aplicaría a un 10% de dicha posición/base
4. Pilotos en 6x4 cubren reservas
5. Jornadas y descansos en base especiales
6. Cuando esté en vacaciones el piloto sale del sistema 6x4 y tiene el mismo esquema de vacaciones que el resto de la planta
7. Cuando esté en adiestramiento el piloto sale del sistema 6x4

8. En un periodo de 12 meses, el tiempo máximo de estancia en el sistema 6x4 será de 8 meses.
Este esquema de trabajo iniciará su vigencia a partir del día primero de diciembre de 2016.

2. El período de contabilización para los cambios de servicio será por mes calendario. Las notificaciones de nuevos servicios no podrán modificar más de 10 (diez) días al rol original por cada período de contabilización.

Las modificaciones adicionales a los 10 (diez) días establecidos, no asignadas por tripulaciones, sino producto de causas de fuerza mayor (cierre de aeropuertos por autoridades o mal tiempo, aterrizajes fuera de itinerario por falla de equipo o pasajeros indispuestos) no serán limitantes para cubrir el servicio.

Serán contabilizados los cambios que se generen a los servicios de vuelo, reserva, adiestramiento y descansos asignados en el rol original.

No serán contabilizadas:

a) Las modificaciones que se generen como consecuencia de una solicitud del piloto o ASPA.

b) El primer día de la activación de la reserva.

c) Los vuelos radiales asignados de acuerdo lo establecido.

INCAPACIDADES Y AUSENCIAS.- Las modificaciones adicionales para los pilotos que sean relevados por incapacidad médica, licencia médica o ausencia, con el fin de afectar de manera mínima el rol de toda la planta, se regularán de acuerdo a lo siguiente:

<u>Incapacidades y licencias médicas:</u>

No se contabilizarán como modificaciones los días que se afecten a su rol original por motivo de incapacidad médica, ni las modificaciones que sean requeridas para empatar al piloto a su rol original.

<u>Ausencias:</u>

Sin límite de avisos asignables en el mes que ocurra el evento y en el siguiente mes.

Las notificaciones de un nuevo servicio o de cambio de servicio, deberán de ser entregados en el aeropuerto por escrito en el formato acordado por las partes dentro de su jornada de servicio, dando por confirmada la notificación o modificación firmando el aviso expedido por el departamento correspondiente.

3. Se puede asignar al piloto servicios de vuelo de ruta dentro de la misma jornada. El intermedio máximo asignable para poder efectuar 2 (dos) servicios que impliquen vuelo (incluyendo como pasajero) será de 3 (tres) horas. Para cierres de aeropuerto programados por NOTAM y previo acuerdo con la delegación de Aerolitoral en ASPA, se podrán tener intermedios máximos asignables entre dos servicios mayores a tres horas.

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

a) Dentro de las 3 (tres) horas de plataforma, se le podrá cambiar el equipo (avión) al piloto, en el entendido de que el último que se le asigne con un mínimo de 40 (cuarenta) minutos antes del estimado de salida, será con el que realice el servicio de vuelo, no importando que se exceda de las tres horas de plataforma. Si éste equipo (avión) fuera cambiado por otro, (exceptuando cambios de equipo por afectaciones de condiciones meteorológicas o cierres de aeropuertos no programados) todo lo que exceda a las tres horas de plataforma, será pagado a razón de una hora de jornada de servicio de la categoría de capitán del equipo correspondiente con antigüedad de 5 (cinco) años (salario base mensual capitán 5 años entre 180 horas). Este pago se hará a cada piloto por hora o fracción, teniendo tolerancia (no pago) de 10 (diez) minutos a partir de la segunda hora en exceso de las tres horas de plataforma.

b) Si llegando a base, se le notifica al piloto que se le quita el equipo (avión), y la empresa dentro de los 40 (cuarenta) minutos antes del estimado de salida no le asigna un equipo (avión) para realizar su servicio de vuelo, la Empresa pagará el tiempo de espera posterior a las 3 (tres) horas de plataforma, esto sin importar el equipo (avión) con el que realice el servicio de vuelo. El pago en estos casos será igual a lo estipulado en el inciso a) de este punto.

Para las operaciones no regulares (chárter y traslados) no aplica la limitación de 3 (tres) hrs. señalada en éste punto, a excepción de las jornadas nocturnas especificadas en el punto 9 (nueve) de éste artículo (jornada nocturna).

4. Solo se podrán asignar por rol 6 (seis) días de servicio consecutivos.

A opción del piloto se podrán asignar 7 (siete) días por aviso bajo el siguiente esquema:

a) Los servicios que generen 7° día deberán ser pagados de acuerdo a lo establecido en el artículo 44 del presente contrato.

b) Los servicios que generen 7° día no podrán ser cancelados por un aviso posterior, salvo aquellos que queden cancelados por la aplicación propia del contrato.

c) Cuando un sexto día laborado por cuestión de demoras no imputables a la empresa se convierta en séptimo día, el piloto tendrá la obligación de extender su jornada para terminar con la secuencia original y la empresa no podrá asignar un nuevo servicio hasta que sea cubierto un receso mínimo de 32 (treinta y dos) horas

d) A opción del piloto se podrá reducir el receso contemplado en el inciso c) para continuar con su siguiente servicio asignado por Rol, y el tiempo que resulte de restarle al número base 32 será pagado como tiempo extraordinario de servicio de la 9 a la 12.

e) Si el servicio que generó el séptimo día descrito en el inciso c) finaliza después de las 3 horas TLM el piloto deberá disfrutar de su día de descanso el octavo día, quedando a opción del piloto el laborarlo sin que esto implique doble pago.

f) Si el octavo día el piloto contaba con un día disponible y se generó un séptimo día por afectación de demora descrita en el inciso c) dicho día podrá ser modificado por aviso a elección del piloto, de lo contrario deberá permanecer como día de descanso.

g) Cuando por cuestión de demoras un servicio diferente al sexto día consecutivo de labor finalice en base a la 1:00 TLM generando día laborado y éste en consecuencia genere un séptimo día por afectación de su siguiente secuencia, será a opción del piloto el laborar el séptimo día.

5. Cuando el equipo destinado a una ruta fuera necesario efectuarle un vuelo de prueba o comprobación, la tripulación asignada a la ruta deberá efectuarlo, siempre y cuando estos servicios no excedan la jornada irrebasable.

6. 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.

7. El número máximo de aterrizajes programables por jornada de servicio será de 6 (seis), en caso de eventualidad por condiciones meteorológicas, mantenimiento o seguridad no habrá pago alguno por aterrizaje adicional, en caso de una escala extra o vuelo radial los aterrizajes serán pagados en la siguiente catorcena al equivalente del 3.3% del salario base correspondiente a su categoría.

8. Se pagará por cada 4º 5º y 6º aterrizaje la cantidad de $130 MXP; para éste efecto los aterrizajes como pasajero contarán siempre y cuando el vuelo como pasajero no sea el ultimo aterrizaje de la jornada de servicio.

9. En base no se podrán efectuar 2 (dos) servicios en el mismo día calendario, a excepción del traslado como pasajero para recibir adiestramiento en simulador o cuando por alguna demora el servicio anterior se prolongue hasta las 01:00 horas tiempo local.

Fuera de base no se podrán efectuar 2 (dos) servicios en el mismo día calendario. En caso de

demora aplicará el receso correspondiente, antes de realizar su siguiente servicio.

10. En base no se podrán asignar más de 3 (tres) servicios consecutivos que inicien antes de las 7:00 am TLM.

11. Cuando un servicio de vuelo de acuerdo al itinerario **inicie, abarque o termine** entre las 02:00 Hrs. TLM y las 05:00 Hrs. TLM la jornada máxima asignable por rol será de 8:30 Hrs. Una vez concluido un servicio con las características anteriores el Piloto deberá descansar **en base o recesar fuera de base** una noche completa entre las 21:00 Hrs y las 8:00 Hrs. TLM. antes de efectuar cualquier otro servicio. Para efectuar otro servicio de esta misma categoría deberá transcurrir un período mínimo **de 72 (setenta y dos) horas.**

Para poder efectuar un servicio de vuelo que de acuerdo a itinerario inicie, abarque o termine entre las 02:00hrs TLM y las 05:00hrs TLM deberá de existir un descanso previo de 18 (dieciocho) horas.

Todo lo anteriormente señalado no aplica si se labora entre las 02:00 y las 05:00 por demora.

Cuando la jornada de servicio de un mismo día calendario inicie antes de las 4:00 hrs. TLM, la empresa podrá asignar hasta un máximo de 2 (dos) aterrizajes durante esa jornada de servicio.

12. RESERVAS: La empresa no podrá asignar más de 6 (seis) servicios de reserva al mes de acuerdo a lo siguiente.

a) No se podrán asignar más de 2 (dos) reservas en forma consecutiva que inicien antes de las 07:00 horas TLM.

b) El número máximo de reservas asignables por aviso será de 2 (dos) por mes salvo en el caso de faltas injustificadas, de acuerdo al siguiente inciso **c**.

c) En caso de ausencia injustificada no habrá límite en las asignaciones de reservas durante los 30 (treinta) días siguientes al evento.

B) CAMBIOS DE SERVICIO:

1. Para asignación o confirmación de servicios después de permisos no programados, vacaciones no programadas, descanso mensual no programado, permisos sindicales no programados, regreso de incapacidad, falta justificada o injustificada, **incidencia en adiestramiento (resultado no satisfactorio, necesidad de adiestramiento adicional, cancelación de asignación de adiestramiento entre otros)** deberá reportarse a continuaciones. El piloto, en estas condiciones, tendrá obligación de reportarse con la Empresa.

2. Cuando un piloto se presente a cubrir un servicio de vuelo en su base y éste fuera demorado; o cancelado por mantenimiento, y/o cambio de tipo de aeronave, se le podrá asignar otro servicio de vuelo hasta con igual número de pernoctas que el originalmente asignado, dentro de los 40 (cuarenta) minutos siguientes. Si el servicio contiene más pernoctas de las originalmente programadas, a opción del piloto lo podrá efectuar y la Empresa pagará en adición lo previsto en el caso de pernocta no programada.

En caso de que el servicio de vuelo sea demorado por mal tiempo o cierre de aeropuerto de origen y/o destino del primer tramo del servicio de vuelo, no aplicará la restricción de los 40 (cuarenta) minutos señalados en el párrafo anterior.

En caso de que no se le asignase otro servicio para esa jornada, se le acreditará 2 (dos) horas de tiempo de servicio o el tiempo real si fuese mayor y en adición se pagará el gasto de alimentación si al restar 1 (una) hora o al sumar 2 (dos) horas a la presentación al servicio (firma), cruza un horario de alimentos.

Cuando a un piloto se le cancele un servicio por doble asignación se le pagará 1 (una) hora de servicio de la categoría que corresponda al piloto. La hora de servicio se calculará aplicando

la siguiente formula: Salario base mensual / 180 (ciento ochenta) horas. Esto en adición al gasto de alimentación si al restar 1 (una) hora o al sumar 2 (dos) horas a la presentación al servicio (firma), cruza un horario de alimentos.

3. Cuando el piloto regrese a la base de residencia se le podrá asignar, dentro de los 20 (veinte) minutos posteriores a su llegada a plataforma, un vuelo radial.

4. En caso de alguna eventualidad cuando un piloto se encuentre fuera de su base, se le podrá modificar su servicio programado al menos una estación antes de la estación de pernocta.

En caso de que el piloto haya llegado a la estación de pernocta, se le podrá notificar dentro de los 20 (veinte) minutos después de su llegada a plataforma un cambio de servicio quedando a opción del piloto el aceptarlo.

En ambos casos la notificación deberá ser (por escrito, ya sea por aviso o por mensaje).

También se pueden modificar el servicio en el hotel de pernocta bajo el siguiente esquema:

a) Si la hora de salida del vuelo reasignado es anterior a la del vuelo original, se pagará como tiempo extra de servicio el resultado de restarle al número base 9, las horas que hayan transcurrido entre la hora de la notificación y la hora de salida del vuelo reasignado

b) En el caso de que el aviso se dé entre la octava y décima hora de receso, bajo la misma operación anterior el pago será como tiempo extra de vuelo.

c) En ningún caso el pago podrá ser mayor de 9 (nueve) horas ni la reasignación generará receso menor de 9 (nueve) horas.

d) No se podrán efectuar llamadas telefónicas en el lapso comprendido entre la 00:00 y las 05:00 horas del lugar de la pernocta.

5. En el caso que el vuelo asignado estuviera demorado por más de 1:30 Hrs (una hora treinta minutos) la empresa deberá avisar a la tripulación en el hotel de pernocta, de lo contrario se le pagará 1:30 horas (una hora treinta minutos) de servicio de la categoría que corresponda al piloto, y la jornada iniciará 40 (cuarenta) minutos antes del itinerario de la salida del vuelo asignado. En caso de que se dé el aviso, la jornada iniciará 40 (cuarenta) minutos antes del nuevo estimado de salida.

Excepto las demoras que se generen en el último tramo o en el aeropuerto de origen de la tripulación. La hora de servicio se calculará aplicando la siguiente formula: Salario base mensual / 180 (ciento ochenta) horas.

ARTÍCULO 36.- DESCANSO EN BASE. Los descansos intermedios entre los servicios asignados a los pilotos incluyen el tiempo de transportación entre el aeropuerto y el domicilio, se disfrutarán solamente en la base de residencia y se regirán por las siguientes reglas.

1. Después de efectuar un servicio de vuelo de 1 a 3 días, **18 (dieciocho) horas**. En caso de demora y para continuar con su siguiente servicio de rol, **14 horas**. En este caso el tiempo de descanso faltante no podrá ser diferido, sino que deberá ser pagado como tiempo extraordinario de servicio.

2. Después de efectuar un servicio de vuelo de 4, 5 o 6 días, **20 (veinte) horas**. En caso de demora y para continuar con su siguiente servicio de rol, **16 horas.** en este caso el tiempo de descanso faltante no podrá ser diferido, sino que deberá ser pagado como tiempo extraordinario de servicio.

ARTÍCULO 37.- DESCANSO MENSUAL. La Empresa y Sindicato han convenido establecer un "MODELO ALTERNO DE OPERACION" para distribución de labores de los Pilotos Aviadores en Aerolitoral S.A. de C.V. el cual será para el 100% (cien por ciento) de la planta de pilotos a partir del 01 de Febrero del 2003.

1. Con motivo del presente "modelo de operación" para la distribución de labores de los Pilotos Aviadores en Aerolitoral, S.A. de C.V. Los días de descanso en base mensual consecutivos para los pilotos aviadores se distribuirán de la siguiente manera:

a) Durante 10 (diez) meses los Pilotos tendrán 8 (ocho) días de descanso mensual en base consecutivos.

b) El piloto gozará de los días de vacaciones que le correspondan de conformidad con el artículo 233 de la Ley Federal del Trabajo y el artículo 59 de este Contrato Colectivo de Trabajo, de los cuales 15 (quince) ya fueron asignados como parte de los días estipulados en el inciso 1.- de este modelo y el resto será distribuido equitativamente en los dos meses restantes del año.

2. El Piloto podrá solicitar a través de su Sindicato o la Jefatura de Pilotos en coordinación con el departamento de tripulaciones y dentro de los primeros 15 (quince) días del mes anterior al evento, dividirlo hasta en dos periodos que en conjunto y distribuidos de cualquier manera, sumen ocho días.

3. Cuando al piloto se le asigne adiestramiento periódico, se podrá dividir su descanso mensual dentro del mes correspondiente, en dos periodos, de los que, al menos uno de ellos será de cuatro días.

A los pilotos que se les programe un adiestramiento inicial o de transición, se les podrá dividir por rol o por medio de notificaciones de cambios de servicios los días de descanso mensual en base consecutivos.

De igual manera a estos pilotos se les podrá recorrer los días de descanso mensual en base consecutivos por medio de una notificación de cambio de servicio

4. Cuando el Piloto incurra en faltas injustificadas, se le reducirá su período de descanso mensual a 4 (cuatro) días de base consecutivos del siguiente mes a programar.

5. Al piloto que se le asigne y realice a tiempo un servicio que termine entre las 00:01 TLM y las 01:00 TLM, y tuviera programado el inicio de su descanso mensual, se le pagara como tiempo extra de servicio diario lo que haya laborado después de las 00:01TLM, y no se recorrerá el descanso mensual.

En caso de demora, si la terminación del servicio afecta este descanso hasta por tres horas, en lugar de recorrerlo se pagará como tiempo extra de servicio diario lo que se haya laborado después de las 00:01 TLM, si la demora fuese mayor éste comenzará a disfrutarse a partir del siguiente día de su regreso a la base.

ARTÍCULO 38.- RECESO. DURACION El receso en tierra entre 2 (dos) servicios, fuera de base, incluye el tiempo de transportación entre el aeropuerto y el lugar convenido para el mismo, el descanso mínimo programable será de **12 (doce) horas reduciéndose en caso de demora a 11 (once) horas pagándose la diferencia como tiempo extraordinario de servicio.**

Limitado a máximo un evento por secuencia de vuelo y solo por demora el receso podrá reducirse a 10 (diez) horas, la jornada máxima irrebasable posterior será de 8 (ocho) horas, a opción del piloto, la tripulación extenderá la jornada irrebasable de servicio hasta por un máximo de 04 (cuatro) horas pagándose a los pilotos como tiempo extra de servicio al 4% del salario base lo que se haya laborado después de las 8 (ocho) horas de servicio.

En caso de que por demora se llegue a laborar entre las 02:00hrs TLM y las 05:00hrs TLM el receso mínimo será de 14 (catorce) horas.

ARTÍCULO 39.- SERVICIO DE RESERVA. El servicio de reserva tendrá una duración máxima de 8 (ocho) horas; se prestará en el aeropuerto y podrá cubrir todos los servicios, excepto el de impartir o recibir adiestramiento, iniciando la jornada para efectos de vencimiento a partir de la hora de inicio de la reserva. No se deberá exceder la Jornada Diaria irrebasable, quedando a opción del Piloto extender la jornada a la Máxima irrebasable.

En el caso de activación para realizar un servicio con regreso a base el mismo día, al término de éste se le podrá asignar un vuelo radial siendo opcional para el piloto aceptarlo si esto implica rebasar 12 (doce) horas de jornada.

La activación será por escrito donde se incluirá el servicio asignado; en el caso de que la activación fuera cancelada antes de iniciar el servicio, el Piloto quedará relevado de la reserva a excepción de que fuese la única reserva disponible en ese momento.

El Piloto en servicio de reserva no podrá cubrir aquellos servicios que afecten sus vacaciones o descanso mensual.

En caso de que durante el tiempo de reserva se le asigne al Piloto un servicio cuyo inicio sea posterior a la hora de finalización de la reserva, se pagará como tiempo extra de servicio el lapso entre la hora de finalización y el inicio del servicio asignado.

TABLA 1

TIEMPO DE VUELO				
	DIURNO	MIXTO	NOCTURNO	MENSUAL
ORDINARIO	8:00	7:30	7:00	**80:00**
TIEMPO EXTRA	2:00	2:30	3:00	**10:00**
IRREBASABLE	10:00	10:00	10:00	90:00

TIEMPO DE SERVICIO		
	DIARIO	MENSUAL
ORDINARIO	09:00	180:00
TIEMPO EXTRA	6:00	N/A
IRREBASABLE	12:00	N/A

GENERALIDADES DE LA TABLA NO. 1

La Empresa podrá asignar los servicios de vuelo dentro de las jornadas máximas irrebasable de servicio y de vuelo.

A opción del piloto, la tripulación extenderá la jornada irrebasable de servicio hasta por un máximo de 03:00 (tres) horas; pagándose a los pilotos por cada hora como tiempo extra de servicio al 4% (cuatro) del salario base, lo que se haya laborado después de las 12:00 (doce) horas de servicio;

Al laborar 12:31 (doce horas con treinta y un minutos) se pagará la hora completa, ésta regla no aplicará para horas subsecuentes.

La jornada de vuelo ordinario mensual para los pilotos con una plaza de confianza será de 32 (treinta y dos) horas, la irrebasable será de 40 (cuarenta), teniendo una tolerancia de 5(cinco) horas adicionales que deberán ser voladas como pasajero, sin que el pago por concepto de tiempo extraordinario de vuelo pueda exceder de 8 (ocho) horas.

La jornada de vuelo ordinaria mensual para los pilotos con puesto de comité Ejecutivo / Directivo en ASPA laborando en Aerolitoral será de 22 (veintidós) horas, la irrebasable será de 40 (cuarenta) horas teniendo una tolerancia de 5 (cinco) horas adicionales que deberán ser voladas como pasajero, sin que el pago por concepto de tiempo extraordinario de vuelo pueda exceder de 8 (ocho) horas.

CAPITULO V
SALARIOS Y APORTACIONES AL SINDICATO

ARTÍCULO 40.- SALARIO ORDINARIO. El salario ordinario lo constituye el salario base, las prestaciones establecidas más las compensaciones de monto variable que corresponden al trabajador como retribución por sus labores ordinarias y extraordinarias en los términos de este Contrato Colectivo.

ARTÍCULO 41.- AGUINALDO. La Empresa entregará a los pilotos a su servicio el equivalente a 25 (veinticinco) días de salario base, este pago se efectuará a más tardar la primera catorcena del mes de diciembre.

ARTÍCULO 42.- PRIMA VACACIONAL. Los pilotos tendrán derecho a una prima no menor del 25% (Veinticinco) del salario base que les corresponda por el número de días de vacaciones. Esta prima será pagada en el primer periodo de vacaciones programado, pudiendo el piloto solicitar este pago en el segundo periodo vacacional a través de la solicitud anual de vacaciones. La fecha de pago no se modificará por cambios en el programa de vacaciones.

Bono Vacacional de Asistencia Perfecta (PROFILAXIS) se otorgará a todos los Pilotos que tengan relación de trabajo con Aerolitoral (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 noches de hotel que elija el piloto por un monto máximo de 100 dólares por noche o su equivalente en moneda nacional y el equivalente al pago de viáticos para 2 personas por 4 días equivalentes a la estación JFK establecidos en el Contrato Colectivo de Trabajo Vigente.

Quedan excluidos de este reconocimiento:

1) Pilotos que tengan una sanción consistente en por lo menos un día de suspensión de labores o más dictaminados por la empresa o por ASPA.

2) Pilotos que incurran en Ausencia Injustificada.

3) Pilotos a quien se les haya otorgado permiso 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 01 de enero de 2019 al 31 de diciembre del 2019.

.

ARTÍCULO 43.- PRIMA DOMINICAL. La Empresa pagará a los pilotos que presten sus servicios en día domingo conforme lo establece la fracción segunda del artículo 71 de la Ley Federal del Trabajo, una prima dominical correspondiente al 25% (veinticinco por ciento) de su salario base.

ARTÍCULO 44.- DIAS DE DESCANSO OBLIGATORIO. Al piloto que preste sus servicios en los días de descanso obligatorio que establece el artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, tendrá derecho a que se le pague, independientemente del salario que les corresponda por el descanso obligatorio, un salario base doble por el servicio prestado, de conformidad con lo previsto en el segundo párrafo del artículo 75 de la Ley Federal del Trabajo.

Se pagará también individualmente 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 un día de labor.

ARTÍCULO 45.- SALARIO BASE. El salario base mensual considera la antigüedad y categoría de cada piloto, por lo tanto, ya está determinada e incluida la bonificación por antigüedad que se indica en los salarios base que se describen en la siguiente tabla.

TABULADORES VIGENTES DICIEMBRE 2019 – NOVIEMBRE 2020					
Antigüedad	Capitán E-Jets	Capitán ERJ 145	P. Oficial E-Jets	P. Oficial ERJ-145	Piloto Aspirante
0 A 1	$88,564.42	$77,687.51	$ 52,261.92	$45,844.33	$8,997.87
1 A 2	$92,995.35	$81,575.67	$54,871.77	$48,133.71	
2 A 3	$92,995.35	$81,575.67	$54,871.77	$48,133.71	
3 A 4	$96,244.95	$84,426.74	$56,796.93	$49,821.18	
4 A 5	$96,244.95	$84,426.74	$56,796.93	$49,821.18	
5 A 6	$98,172.47	$86,115.40	$57,930.97	$50,814.50	
6 A 7	$98,172.47	$86,115.40	$57,930.97	$50,814.50	
7 A 8	$99,153.97	$86,977.46	$58,510.41	$51,321.82	
8 A 9	$99,153.97	$86,977.46	$58,510.41	$51,321.82	
9 A 10	$99,153.97	$86,977.46	$58,510.41	$51,321.82	
10 A 11	$100,135.47	$87,840.71	$59,086.30	$51,831.48	
11 A 12	$100,135.47	$87,840.71	59,086.30	$51,831.48	
12 A 13	$100,135.47	$87,840.71	59,086.30	$51,831.48	
13 A 14	$100,135.47	$87,840.71	59,086.30	$51,831.48	
14 A 15	$100,135.47	$87,840.71	59,086.30	$51,831.48	
15 A 16	$102,138.68	$89,596.77	$60,267.66	$52,868.57	
16 A 17	$102,138.68	$89,596.77	$60,267.66	$52,868.57	
17 A 18	$102,138.68	$89,596.77	$60,267.66	$52,868.57	
18 A 19	$102,138.68	$89,596.77	$60,267.66	$52,868.57	

19 A 20	$102,138.68	$89,596.77	$60,267.66	$52,868.57
20 A 21	$104,180.92	$91,388.29	$61,473.83	$53,925.75
21 A 22	$104,180.92	$91,388.29	$61,473.83	$53,925.75
22 A 23	$104,180.92	$91,388.29	$61,473.83	$53,925.75
23 A 24	$104,180.92	$91,388.29	$61,473.83	$53,925.75
24 A 25	$104,180.92	$91,388.29	$61,473.83	$53,925.75
25 A (->)	$106,264.53	$93,217.68	$62,703.66	$55,004.21

ARTÍCULO 45 BIS.- BONO DE ANTIGÜEDAD.- Se pagará un bono mensual vía nómina que será calculado como porcentaje del salario base del piloto de acuerdo a la tabla siguiente. Este bono formará parte del concepto "Empate de Nómina" que es utilizado durante la revisión salarial anual.

Antigüedad (años)	**Bono**
0 a 5	**0%**
5 a 6	**1%**
6 a 7	**2%**
7 a 8	**3%**
8 a 9	**4%**
9 a 10	**5%**
10 a 15	**10%**
15 a 20	**12%**
20 a 25	**14%**
25 o mas	**15%**

ARTÍCULO 46.- SALARIO TIEMPO EXTRAORDINARIO. Los pilotos percibirán por el tiempo extraordinario que laboren una compensación igual al 100% (cien por ciento) del salario que corresponda, 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 No. 1 se pagará el 2.5% (dos punto cinco por ciento) del salario base.

b) Por cada hora de servicio en exceso de las jornadas ordinarias de servicio fijada en la Tabla No. 1 se pagará el 1.5% (uno punto cinco por ciento) del salario base.

c) Si habiendo salido dentro de los límites de la jornada de vuelo mensual irrebasable y por demora se llegara a exceder ésta, por cada hora de vuelo en exceso de la jornada mensual irrebasable fijada en la Tabla No. 1 se pagará al 3.33% (tres punto treinta y tres por ciento) del salario base.

ARTÍCULO 47.- COMPENSACION 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 el 0.40% (cero punto cuarenta por ciento) del salario base por cada hora de servicio en los vuelos, que inicien, abarquen o terminen entre las 01:00 Hrs y las 05:00 Hrs TLM.

ARTÍCULO 48.- COMPENSACIONES ASESORES, INSTRUCTORES, FACILITADORES Y PLAZAS DE CONFIANZA. Para el cálculo de la compensación de los Asesores, Instructores y Plazas de Confianza se deberá de calcular con todas sus repercusiones, sobre la porción de salario base máxima de la categoría de Capitán del equipo en el que desempeñen sus funciones los siguientes porcentajes en adición:

Asesor 15%
Instructor **25%**
Sub Jefe de Equipo 20%
Jefe de Equipo 22%
Sub Jefe de Pilotos y Sub Jefe de Adiestramiento 25%
Jefatura de Pilotos, Adiestramiento y Estándares 30%
Coordinador de Factores Humanos 25%
Gerente de Operaciones de Vuelo 40%

Jefes de Equipo, Sub Jefe de Equipo, Sub Jefes de Pilotos, Sub Jefe de Adiestramiento, Jefe de Pilotos Jefe de Adiestramiento, Jefe de Estándares de Vuelo **y Coordinador de Factores Humanos**, tendrán una compensación adicional del 20% que no será tomada en cuenta para las repercusiones de tiempo extra

Los pilotos facilitadores cobrarán 07 días de salario mínimo por cada día de servicio de instrucción asignado.

Los pilotos Instructores cobrarán 10 días de salario mínimo por cada día de servicio de instrucción asignado de simulador.

ARTÍCULO 49.- FRECUENCIA PAGO SALARIOS. ARTÍCULO 49.- FRECUENCIA PAGO SALARIOS.- Los salarios se pagaran de forma catorcenal cada dos semanas los días jueves a partir de las primeras horas hábiles, dicho pago incluye todos los salarios devengados del mes.

El tiempo extraordinario se pagará en la segunda catorcena del mes siguiente al que se haya realizado

ARTÍCULO 50.- SALARIO ASPIRANTE. VIGENCIA.- El piloto Aspirante percibirá el salario de Primer Oficial cuando concluya y apruebe la fase de Adiestramiento en ruta bajo las siguientes condiciones:

1. El salario del piloto se comenzará a contabilizar a partir de que sea aprobado el examen de compañía en simulador o 21 (veintiún) días después de la fecha del examen teórico, lo que ocurra primero.

2. Para hacerse acreedor a este salario, es requisito que el piloto apruebe el examen aplicado por la Autoridad Aeronáutica correspondiente (DGAC) y aprobar la fase de adiestramiento en ruta.

3. Será motivo de excepción la aplicación de este pago a partir del día 21, si el aspirante incurre en días de incapacidad médica no vinculada con riesgo de trabajo, o solicita días de permiso sin goce de sueldo, y aquellos días que generen una suspensión de la relación laboral. Dichos días no serán considerados en el pago retroactivo

ARTÍCULO 51.- GASTOS ALIMENTOS Y TRANSPORTACION. La Empresa cubrirá los gastos de viaje que por razones del servicio causen los pilotos, siendo obligación de éstos presentar los recibos correspondientes.

Estas cantidades en ningún caso se considerarán como parte del salario ordinario ni como percepciones del piloto.

En cumplimiento del artículo 236 de la Ley Federal del Trabajo, la Empresa proporcionará alimentación, alojamiento y transportación a los pilotos por todo el tiempo que permanezcan fuera de su base por razones de servicio, 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 correspondan en cada viaje o en los lugares de pernocta extraordinaria.

a) El monto de los gastos de alimentos se ajustará semestralmente, al momento de llevarse a cabo la revisión Salarial o Integral del Contrato Colectivo de Trabajo.

b) En las estaciones previamente designadas o en las de pernocta extraordinaria, la transportación en automóvil y el alojamiento de los pilotos, serán pagados directamente por la Empresa. La transportación se proporcionará entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento y viceversa.

c) El 24 y 31 de diciembre, se pagará doble viático de cena a aquellos pilotos que en su jornada de trabajo lo hayan devengado

d) Cuando un piloto realice un servicio programado con horario de vuelo nocturno y no reciba viático por razones del horario en que se efectúa, se pagará el viático de cena.

e) Los gastos de alimentación para frontera y el extranjero, serán pagados como señala el presente Contrato Colectivo de Trabajo y se ajustarán anualmente, a partir del primero de diciembre 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.

Horarios De Pago De Alimentos

Desayuno. 08:30

Comida. 14:30

Cena. 20:30

1. El pago del desayuno se aplicará de acuerdo a la zona y tipo de cambio del lugar donde se origina el servicio.

2. El pago de la comida se aplicará de acuerdo a la zona y tipo de cambio en la cual se encuentre el piloto antes de iniciar el servicio

3. El pago de la cena se aplicará de acuerdo a la zona y tipo de cambio en la cual finalice el servicio.

VIATICOS VIGENTES DICIEMBRE DICIEMBRE 2019 A MAYO 2020				
ZONA	**DESAYUNO**	**COMIDA**	**CENA**	**TOTAL**
NACIONAL	$191.00	$378.00	$374.00	$943.00
ZONA CARA	$215.00	$468.00	$468.00	$1,151.00
ZONA TURISTICA	$297.00	$555.00	$555.00	$1,407.00
FRONTERA	$ 23 USD	$ 40 USD	$ 37 USD	$ 100 USD
INTERNACIONAL	$ 23 USD	$ 40 USD	$ 37 USD	$ 100 USD
JFK Y OTROS	$ 27 USD	$ 44 USD	$ 41USD	$ 112 USD

ARTÍCULO 52.- 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 13.00% (trece por ciento) del salario base que no exceda de diez veces el salario mínimo general vigente en la Ciudad de México elevado al mes.

b) La Empresa aportará para el Fondo de Ahorro de cada Piloto una cantidad equivalente al 13.00% (trece por ciento) del salario base que no exceda de diez veces el salario mínimo general vigente en la Ciudad de México elevado al mes.

c) Del Fondo de Ahorro así constituido, se otorgarán préstamos hasta por un máximo del 90% (noventa por ciento) de las aportaciones efectuadas por ambas partes, a los Pilotos que así lo soliciten. Las cantidades solicitadas como préstamo serán entregadas en la nómina correspondiente en **la primer catorcena** del mes que se trate.

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.

d) 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.

ARTÍCULO 53.- CLAUSULA SINDICAL. La Empresa pagará a sus pilotos en forma catorcenal y ya descontados los impuestos correspondientes el importe el del 6.00% (seis por ciento) de la porción tabulada de los salarios por concepto de Cláusula Sindical, cantidad que entregará a ASPA, esta cantidad se aplicará de acuerdo a los Estatutos, Reglamentos o Acuerdos de Asamblea General.

ARTÍCULO 54.- BONO DE PRODUCTIVIDAD. La Empresa cubrirá un bono de productividad equivalente al 5 % (Cinco Por Ciento) del salario base del Piloto con el propósito de incentivar a los pilotos a que muestren una asistencia óptima y a fomentar el cuidado de la salud individual, con las siguientes consideraciones:

a) En caso de ausencia, 100 % (CIEN POR CIENTO) de deducción.

b) En caso de incapacidad de uno o dos días, 100% (CIEN POR CIENTO) de deducción.

c) En caso de sanción que implique suspensión de labores, 100 % (CIEN POR CIENTO) de deducción.

d) La empresa revisará aquellos casos que le sean solicitados por el Sindicato, a efectos de estudiar la procedencia o no de la deducción impuesta.

ARTICULO 54 BIS BONO DE NO TRANSFERENCIA. La Empresa pagará el monto de $3,132.23 de manera mensual a los Pilotos activos al día último de cada mes.

Este monto se ajustará de manera semestral considerando el porcentaje de ajuste de los gastos de alimentación (viáticos) vigentes.

ARTÍCULO 55.- DESPENSA. La Empresa cubrirá mensualmente a los pilotos a su servicio por concepto de despensa:

a) Despensa. – El importe correspondiente a un salario mínimo general la Ciudad de México elevado al mes, cubierto en vales de despensa.

b) Despensa Complemento. La cantidad equivalente a $ 900.00 (Novecientos pesos 00/100 M.N.), en vales de despensa.

El monto se entregará en vales de despensa o por medio de tarjeta electrónica en la primeracatorcena de cada mes.

ARTÍCULO 56.- AYUDA PARA TRANSPORTE. La empresa pagará mensualmente a cada uno de los pilotos a su servicio el equivalente a 150 (ciento cincuenta) litros de gasolina Premium o equivalente; esta cantidad se actualizará los días primero de Junio y primero de Diciembre de cada año.

El monto se entregará en vales de gasolina o por medio de tarjeta electrónica en la segunda catorcena de cada mes.

ARTÍCULO 57.- AYUDA PARA ESTACIONAMIENO. La Empresa pagará mensualmente a cada uno de los pilotos a su servicio el equivalente a 10 (diez) salarios mínimos generales vigentes en la Ciudad de México. Esta cantidad se pagará en la segunda catorcena de cada mes.

*Esta modificación será vigente a partir del primero de diciembre del 2016

ARTÍCULO 58.- PRIMA DE ANTIGUEDAD. 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 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 de sistema.

b) Por enfermedad ordinaria, enfermedad profesional, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona, por cada año de antigüedad de sistema.

c) Por jubilación, 12 (doce) días al doble del salario mínimo de la zona por cada año de antigüedad de sistema

d) Los incisos anteriores no aplicaran para los pilotos con 60 (sesenta) años o más que las empresas puedan contratar de las aerolíneas troncales

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

CAPITULO VI
VACACIONES, PERMISOS, PASES Y DESCUENTOS

ARTÍCULO 59.- VACACIONES ANUALES. DURACION.- Los pilotos con antigüedad contractualmente reconocida de un año, disfrutarán de un período de vacaciones de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. A petición del piloto la empresa podrá asignar las vacaciones hasta en 3 (tres) períodos no menores a 10 (diez) días de acuerdo a sus necesidades operativas.

Para la asignación de las vacaciones se seguirá el siguiente procedimiento:

a) El rol de vacaciones del año siguiente lo publicará y notificará la Empresa a los Pilotos y a ASPA, en el mes de noviembre.

b) Las vacaciones podrán ser interrumpidas en caso de promociones, previa conformidad del piloto afectado.

c) Las vacaciones se reducirán proporcionalmente de acuerdo con el número de días de ausencias sin goce de sueldo, los ajustes respectivos se harán al autorizarse cada período.

d) Los periodos vacacionales podrán ser divididos a opción del piloto, en dos períodos iguales dentro del mismo mes, ya sea en la programación anual o previo a la elaboración del rol mensual que incluya sus vacaciones.

e) La cantidad mínima de vacaciones que deberá ser asignada en cada mes calendario será del 5% de la totalidad de la planta, salvo que no existan solicitudes de los pilotos que cumplan con ese porcentaje mínimo.

ARTICULO 60.- PERMISOS ESPECIALES. La empresa concederá a los Pilotos permisos con goce de sueldo hasta por 4 (cuatro) días y hasta 4 (cuatro) días más a cuenta de intocables por fallecimientos de padres, hermanos, hijos o cónyuge. No será necesario efectuar la comprobación.

La empresa concederá a los pilotos permisos con goce de sueldo hasta 2 (dos) días y hasta 4 (cuatro) días más a cuenta de intocables por enfermedades graves de familiares de primer grado y del cónyuge debidamente comprobados.

En caso de nacimiento se otorgará un permiso de paternidad conforme a lo contemplado en La Ley Federal del Trabajo artículo 132 XXVII Bis, 5 (cinco) días y hasta 4 (cuatro) días más a cuenta intocables. En caso de que la operación lo permita se podrán tomar dichos días a cuenta de vacaciones.

ARTÍCULO 60 BIS. PILOTOS MUJERES EN ESTADO DE GRAVIDEZ

1. La mujer piloto gozará de los derechos y prerrogativas que otorga el presen artículo durante todo el tiempo del embarazo y la lactancia o hasta 30 (treinta) días después de un embarazo interrumpido.

2. Las pilotos en caso de su primer y segundo embarazo gozarán de los siguientes beneficios:

a) Disfrutará desde que se compruebe su estado de gravidez, y hasta que termine su periodo post-natal establecido en este artículo.

b) La empresa cubrirá a la Piloto el 100% de su salario hasta 6 (seis) semanas anteriores al parto, posteriormente deberá endosar a la empresa la documentación y/o incapacidad expedida por el Instituto Mexicano del Seguro Social, dentro del término de los 5 (cinco) días hábiles de expedición de la misma, para efectos de subsidio los términos del artículo 101 del Seguro Social.

Para el caso de que la mujer piloto no entregue endosada la documentación y/o incapacidad expedida por el Instituto Mexicano del Seguro Social dentro del término establecido, esta lo notificará a ASPA para los efectos conducentes.

c) Los periodos pre y post-natales serán cubiertos al 100% de su salario base de cotización por el IMSS

d) Posterior al alumbramiento la piloto gozará de 90 días adicionales con goce de sueldo, de los cuales 42 estarán comprendidos dentro del periodo post-natal contemplado en el artículo 101 de la Ley del Seguro Social, y los 48 restantes se otorgarán a cuenta de los días pendientes por disfrutar de vacaciones y a cuenta de la empresa cuando este periodo no sea suficiente para abarcar la totalidad de los 90 días.

e) Una vez agotados los 90 días contemplados en el inciso anterior, la piloto podrá solicitar un permiso sin goce de sueldo hasta por 5 meses adicionales.

f) En el caso de que el o los hijos hayan nacido con algún tipo de incapacidad o requieran algún tipo de atención médica hospitalaria, el permiso sin goce de sueldo contemplado en el inciso anterior se podrá otorgar hasta por un año siempre y cuando se acredite con el certificado médico expedido por un médico especialista que el o los hijos cuentan con discapacidad o requieren atención médica hospitalaria.

g) La piloto interesada podrá solicitar un rol que le permita atender a su hijo hasta por un año posterior al alumbramiento con la finalidad de cubrir el periodo de lactancia de manera adecuada. En el caso de que el o los hijos hayan nacido con algún tipo de incapacidad o requieran algún tipo de atención médica hospitalaria, este tipo de atención se podrá solicitar de manera indefinida, para lo cual la piloto interesada deberá comprobar esta situación anualmente.

h) No podrá hacer uso de la prestación TVC/VVU durante el lapso que dure la incapacidad prenatal y post-natal.

i) En el caso de un tercer embarazo la empresa cubrirá el 50% de salario hasta la fecha en que el IMSS le expida la incapacidad post-natal y gozará de los 90 días adicionales contemplados en el inciso d, de los cuales 42 estarán comprendidos dentro del periodo post-natal contemplado en el artículo 101 de la Ley del Seguro Social, y los 48 restantes se otorgarán a cuenta de los días pendientes por disfrutar de vacaciones y a cuenta de la empresa al 50% de su salario cuando este periodo no sea suficiente para abarcar la totalidad de los 90 días.

j) Durante el periodo del embarazo y hasta el término del periodo post-natal no tendrá afectación a su antigüedad.

k) En el caso de que el embarazo se presente durante un adiestramiento inicial, y la piloto se vea impedida para continuar con el adiestramiento, le aplicarán las últimas condiciones del

equipo y puesto sin que esto afecte su antigüedad en sistema y escalafón.

l) En el caso de que a la mujer piloto se le comprobara el embarazo durante el periodo de aspirante y esta provenga de la bolsa de empleado de ASPA, su relación laboral quedará suspendida sin responsabilidad para la empresa de conformidad con el artículo 42 de la Ley Federal del Trabajo, pudiendo aspirar a una vacante en cuanto esta se encuentre disponible.

3. La mujer piloto acreditará su estado de gravidez, la interrupción de este y/o la discapacidad del recién nacido mediante certificado expedido por un médico especialista, mismo que será revisado y, en su caso, ratificado por la Gerencia del servicio Médico de la empresa, quienes evaluarán a solicitud de la interesada relevarla de servicio.

4. El descanso por gravidez al que se refieren los periodos prenatales y post-natales y el periodo de protección que rige en este documento, no afectará la antigüedad ni el número de escalafón de acuerdo al artículo 5to de la Ley federal del Trabajo.

5. La mujer piloto podrá solicitar la terminación de la relación laboral con la empresa hasta el segundo mes de embarazo, consistiendo la indemnización en 3 meses, 20 días por año de salario ordinario y prima de antigüedad de doce días al doble del salario mínimo general vigente en la Ciudad de México.

6. Lo incluido en este artículo aplicará para las mujeres piloto a partir de haber cumplido un año de antigüedad; esta disposición no será aplicable a pilotos aspirantes, a quienes les aplicará lo contemplado en el inciso “L”.

ARTÍCULO 61.- PERMISOS SINDICALES. La Empresa concederá a los representantes de ASPA debidamente acreditados con la toma de nota correspondiente ante ésta, los permisos sindicales que le sean solicitados para el desempeño de su gestión.

ARTÍCULO 62. PASES Y DESCUENTOS. Los pases y descuentos se otorgarán conforme al procedimiento pactado entre las partes.

ARTÍCULO 62 BIS. PASES Y DESCUENTOS PILOTOS JUBILADOS E INCAPACITADOS.- La Empresa venderá al Piloto
Jubilado e Incapacitado, así como a su cónyuge 4 (cuatro) descuentos anuales, y 2 (dos) sublos distribuidos de la siguiente manera:

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) de los 90% sujetos 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.

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.

Por lo que hace a los pilotos incapacitados, este beneficio no se otorgará cuando la incapacidad provenga por enfermedad de las vías respiratorias.

ARTÍCULO 63.- PASES DE CAMBIO DE RESIDENCIA. 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 cónyuge e hijos.

ARTÍCULO 64.- PASES SINDICALES. La Empresa concederá pases no sujetos a espacio para el Comité Ejecutivo de ASPA o a su Asesor Jurídico, designados por escrito por el Secretario General o Secretario de Trabajo, para el desempeño de comisiones sindicales.

CAPITULO VII
RIESGOS Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

ARTÍCULO 65.- ENFERMEDADES ORDINARIAS. Para que los pilotos 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) Se otorgarán los días en el año antigüedad reconocida conforme la tabla adjunta:

AÑO ANTIGÜEDAD	DÍAS
1	15
2	15
3	30
4	45
5	60
6	75
7	90
8	105
9	120
10	135
11	150
12	165
13 O MÁS	180

b) **El saldo de estos días no es acumulable y será renovado en su aniversario laboral.**

c) Las ausencias mayores de 3 (tres) 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 periodo de vacaciones o de descanso mensual intocable.

e) Los créditos y cargos se harán anualmente, los créditos al principio de cada año y los cargos cuando procedan. En el mes de marzo la Empresa entregará a ASPA la relación de 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) Las enfermedades se acreditarán mediante certificados de incapacidad expedidos por el Instituto Mexicano del Seguro Social o por el Médico de la Empresa.

Incapacidad Fuera de Base:

Si el Piloto se incapacita en la República Mexicana o en el extranjero, si la enfermedad se lo permite, el piloto asistirá al médico o a la clínica que la empresa haya designado, siendo responsable la empresa de cubrir los honorarios médicos así como los medicamentos prescritos por el facultativo.

Los gastos de transportación le serán reembolsados al piloto. En caso de urgencia si la enfermedad no lo permite o en horas hábiles, el piloto podrá solicitar al médico de la empresa su atención en el hotel de pernocta o requerir los servicios del Médico al hotel.

Cuando el caso lo amerite el piloto será trasladado a la institución médica que se considere más adecuada para su tratamiento, dando aviso al Jefe de Aeropuerto quien deberá confirmar a la institución médica los datos de la empresa necesarios para la emisión de los recibos correspondientes a nombre de esta.

En caso de que debido a la enfermedad o accidente la estancia fuera de base se extendieran la empresa pagará al piloto en la estación de pernocta únicamente los viáticos de alimentos correspondientes cuando el piloto no haya estado internado en alguna institución médica.

La empresa cubrirá directamente los pagos cuando la atención médica se dé en estación de pernocta asignada.

Cuando por la enfermedad o accidente, el Piloto fuera de base no pueda valerse por sí mismo se trasladará a un familiar cubriendo la empresa boletos de avión, alojamiento y alimentación del familiar o persona solicitada por el piloto dicho trámite será gestionado por la jefatura

ARTÍCULO 66.- ACCIDENTE O ENFERMEDAD FUERA DE BASE. Cuando un piloto sufra un accidente o enfermedad fuera de base que requiera atención médica inmediata, se estará a lo siguiente:

a) EN EL EXTRANJERO. Si la enfermedad se lo permite, el piloto asistirá al Médico o a la Clínica que la Empresa haya designado, siendo por cuenta de la Empresa todos los gastos erogados por este imprevisto.

b) EN LA REPUBLICA MEXICANA. Cuando un piloto sufra un accidente o enfermedad en Base o fuera de Base los servicios le serán proporcionados por el INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL, en caso de que el IMSS no pueda proporcionarlos se acudirá a la institución más adecuada para su tratamiento, determinada por la Empresa, la que cubrirá todos los gastos que se generen.

ARTÍCULO 67.- INCAPACIDAD ORDINARIA PROFESION.

a) INCAPACIDAD TEMPORAL. En caso de incapacidad temporal física, mental o inhabilidad manifestada del piloto para el ejercicio de su profesión que no provenga del riesgo profesional, la

Empresa cubrirá a los pilotos lo dispuesto en la Ley del Seguro Social con independencia a lo marcado en la Ley Federal del Trabajo.

b) INCAPACIDAD PERMANENTE.- 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 más 12 (doce) días por cada año, con independencia de lo que conforme a la ley corresponda.

En caso de que exista disparidad en los dictámenes las partes convienen en someterse al arbitraje médico de una tercera Institución de Salud de reconocido prestigio, nacional o internacional que elijan las partes.

El cálculo se hará de acuerdo al último salario ordinario que devengue el piloto al sobrevenir la incapacidad permanente, independientemente de las prestaciones del Seguro Social y de cualquier otro beneficio que derive de la contratación.

ARTÍCULO 68.- RIESGO DEL TRABAJO. En materia de riesgo de trabajo, regirán las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en concordancia con las del Seguro Social.

ARTÍCULO 69.- FALLECIMIENTO. En caso de fallecimiento, la Empresa cubrirá a los familiares o beneficiarios de los pilotos el equivalente al importe de sesenta días de salario, pagados al tipo de salario ordinario que devengue el piloto al sobrevenir la muerte, independientemente de las prestaciones del Seguro Social, de los Seguros de Vida previstos en este Contrato y de cualquier otro beneficio que derive de la contratación.

ARTÍCULO 70.- SEGURO DE VIDA Y CANCELACION DE LICENCIA. Independientemente de lo previsto en este Capítulo, la Empresa tomará un Seguro de Grupo en beneficio de cada uno de los pilotos, equivalente a 24 (veinticuatro) meses de salario ordinario por concepto de fallecimiento por enfermedad y de 48 (cuarenta y ocho) por concepto de accidente. 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 sea causa para que el IMSS le dictamine estado de invalidez, la Empresa tomará un seguro de grupo equivalente a 12 (doce) meses de salario, en beneficio de cada uno de los Pilotos. El pago de las primas a la Compañía Aseguradora, serán cubiertas por la Empresa.

ARTICULO 71.- SEGURO DE GASTOS MEDICOS MAYORES. Empresa y Sindicato convienen en otorgar un Seguro de Gastos Médicos Mayores equivalente al que tienen los Pilotos contratados posterior al 13 de diciembre de 2010 en Aerovías de México. El Seguro seguirá siendo administrado por la Empresa.

ARTÍCULO 72.- SEGURO DE VUELO DE PRUEBA, CONCENTRACION, COMPROBACION O ADIESTRAMIENTO. Para los vuelos de prueba, concentración, comprobación o adiestramiento, la cobertura del seguro de cada piloto será igual al doble de lo previsto en los Artículos 67, 68, 69 y 70.

ARTÍCULO 73.- COMISION MIXTA DE SEGURIDAD E HIGIENE.- De acuerdo con el Artículo 509 de la Ley Federal del Trabajo, y el Reglamento de Medidas Preventivas de accidentes de Trabajo, dentro de un término de 90 (noventa) días contados a partir de la fecha en que entre en vigor el presente

Contrato, la Empresa y ASPA, procederán a designar los Representantes que integrarán la Comisión Mixta de Seguridad e Higiene, cuyas facultades y funciones quedarán consignadas en el Reglamento que para el efecto se expida.

ARTÍCULO 74.- INVESTIGACION DE ACCIDENTES.

a) La Empresa dará amplias facilidades para que los investigadores encargados por ASPA de la investigación de accidentes 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 ASPA a la brevedad posible.

c) 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.

d) Antes de que hayan transcurrido 72 (setenta y dos) horas, no se interrogará a los pilotos involucrados, y deberá de estar presente un Delegado de ASPA. Cualquier declaración anterior no podrá ser usada contra el piloto.

e) La Empresa considerará las recomendaciones que formulen los investigadores de accidentes de ASPA en su informe final.

ARTÍCULO 75.- GASTO DE OBJETIVO SOCIAL. Empresa y Sindicato convienen un pago anual equivalente al 0.5% (cero punto cinco por ciento) sobre el empate de nómina del salario base de la planta de pilotos activos y se cubrirá el primero de diciembre de cada año. Este pago se realizará anualmente siempre y cuando se llegue a un convenio sin que haya estallamiento de huelga debiendo otorgar el Sindicato el recibo que contenga los requisitos legales respectivos.

CAPITULO VIII
JUBILACIONES Y RETIROS

ARTÍCULO 76.- APORTACION AL FONDO SINDICAL DE PENSIONES, JUBILACIONES Y RETIROS.- Después de descontar los impuestos correspondientes, la Empresa pagará a los pilotos a su servicio en forma catorcenal la proporción neta que corresponda al 5.00% (cinco por ciento) del salario base, entregándose a ASPA la cual será destinada para el Fondo sindical de Pensiones, Jubilaciones y Retiros, en la forma y términos que establezcan sus estatutos o acuerdos de Asamblea General.

ARTICULO 77.- LIQUIDACION PILOTOS CONTRATADOS CON MAS DE 60 AÑOS DE EDAD. Los pilotos provenientes de aerolíneas troncales que se contrataron en la Empresa que forma parte de este Contrato Colectivo con edades mayores a 60 (sesenta) años, serán liquidados por conceptos de incapacidad, despido o retiro, con el equivalente a 1 (un) mes más doce días por cada año de servicio, por lo que las indemnizaciones que contempla este Contrato, con excepción de la referida a fallecimiento no aplicarán para ningún efecto.

ARTÍCULO 78.- ESQUEMAS DE RETIRO

Esquema 1 (ESQUEMA DE CONTRIBUCIÓN DEFINIDA).- Se establecerá un fideicomiso de cuentas individuales constituido de una aportación básica y una aportación adicional para la totalidad de la planta de acuerdo con lo siguiente:

	Diciembre 19	Diciembre 20
Cuantía Base	3%	3%
Cuantía Match	5%	5.5%

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 esta cláusula.

El Piloto podrá retirar el total de las aportaciones acumuladas por ambas partes de su cuenta individual en caso de retiro posterior a los 60 años, incapacidad que sea motivo para que le retiren la licencia o fallecimiento.

Dentro del Contrato de Fideicomiso deberá tener representación ASPA de acuerdo a lo pactado en dicho contrato

La aportación de la empresa a éste Esquema de Contribución Definida podrá ser transferido al esquema dispuesto para los pilotos de Aerovías de México para Capitanes y Primeros Oficiales que tengan derecho de transferencia a la empresa Aerovías de México, de la siguiente manera:

año de antigüedad en 25% de la “aportación Empresa”
1-2 años de antigüedad 50% de la “aportación Empresa”,
2-3 años de antigüedad 75% de la “aportación Empresa”,
arriba de tres años de antigüedad podrá transferir el 100% de la “aportación Empresa”.

ESQUEMA 2.- BONO DE PERMANENCIA LXV. Empresa y Sindicato se obligan a cumplir lo pactado en el convenio de revisión de fecha 26 de noviembre de 2015 en los términos y condiciones que se encuentra pactado.

CAPITULO IX
CONDICIONES ESPECIALES INSTRUCTORES, PLAZAS DE CONFIANZA Y PUESTOS DE COMITÉ EN ASPA

ARTÍCUO 79.- Los pilotos con Plaza de Confianza y puestos de comité en ASPA que pertenezcan a la Delegación de Aerolitoral, tendrán las siguientes condiciones especiales de trabajo:

a) Los pilotos con puesto en comité Ejecutivo/Directivo de ASPA, Instructores y pilotos con Plaza de Confianza tienen la obligación de apegarse a los recesos y jornadas establecidas en éste Contrato Colectivo de Trabajo cuando éstos ejerzan las funciones de un tripulante de vuelo, incluyendo funciones en simulador; así como tienen el derecho a ser remunerados conforme a los tiempos extraordinarios no contemplados y/o delimitados en el presente capitulo conforme a la base porcentual señalada para el puesto en específico.

b) La jornada de vuelo ordinario mensual para los pilotos con una plaza de confianza o puesto de Comité Ejecutivo/ Directivo en ASPA laborando en Aerolitoral será de 20 (veinte) horas, la irrebasable será de 40 (cuarenta), teniendo una tolerancia de 5(cinco) horas adicionales que deberán ser voladas como pasajero, sin que el pago por concepto de tiempo extraordinario de vuelo pueda exceder de 10 (diez) horas.

c) La jornada de vuelo ordinaria mensual para los pilotos con puesto de comité Ejecutivo / Directivo en ASPA laborando en Aerolitoral será de 22 (veintidós) horas, la irrebasable será de 40 (cuarenta) horas teniendo una tolerancia de 5 (cinco) horas adicionales que deberán ser voladas como pasajero,

sin que el pago por concepto de tiempo extraordinario de vuelo pueda exceder de 8 (ocho) horas.

d) En caso de alguna eventualidad, previo acuerdo entre la Empresa y el Comité Ejectuivo de ASPA, los Pilotos con puesto de Confianza y de Comité en ASPA no estarán sujetos al límite irrebasable de 40 (cuarenta) horas.

e) Los pilotos con puesto de confianza y los pilotos con Puesto de Comité Ejecutivo/Directivo en ASPA cubrirán asignaciones de vuelo o adiestramiento cuando su cargo administrativo lo permita.

f) Cuando un piloto con plaza de confianza tenga programado un vuelo y trabajo de oficina el mismo día calendario, éste podrá ejercer funciones mixtas de oficina y vuelo siempre y cuando el servicio de vuelo sea anterior al servicio de oficina.

g) Los pilotos con plaza de confianza (Jefe de Pilotos, Subjefe de Pilotos, Jefes de Equipo, Jefe Adiestramientos, Jefe Estándares de Vuelo, Subjefe de Adiestramiento, Subjefe de Equipo y Coordinador de Factores Humanos) cobrarán el viatico que corresponda según el horario publicado en rol para labores de oficina.

h) Los pilotos con Plaza de Confianza y los miembros del Comité Ejecutivo/Directivo de ASPA laborando en Aerolitoral no podrán operar dentro del esquema de descanso mensual establecido en el artículo 37 del presente Contrato Colectivo de Trabajo, por lo cual su periodo vacacional se debe cuantificar y otorgar de acuerdo a lo establecido en el artículo 59 del citado contrato. Pudiendo poner a disposición de la empresa hasta 3 días por mes de la cuenta de vacaciones disponibles de acuerdo en lo establecido dentro de los convenios vigentes.

i) Los pilotos con Plaza de Confianza y los miembros del Comité Ejecutivo/Directivo de ASPA laborando en Aerolitoral deberán programar su periodo de vacaciones anual conforme al procedimiento establecido en éste contrato colectivo, en el caso de que por cuestiones administrativas éstos pilotos no puedan disfrutar de los periodos programados de vacaciones en el año calendario correspondiente, estos se deberán disfrutar cuando sea posible a opción del piloto durante el periodo de gestión, o al finalizar el mismo.

j) Las horas de Oficina para los pilotos con Plaza de Confianza no contabilizarán para efectos de la Jornada de Servicio Mensual de 180hrs (ciento ochenta horas), referenciada a la TABLA 1 del Contrato Colectivo de Trabajo.

CAPITULO X
DENOMINACIONES

ADIESTRAMIENTO DE RECALIFICACION. El que se imparte al piloto que deja de volar por un periodo de 21 (veintiuno) días o mas

ADIESTRAMIENTO DE TRANSICION. El que se imparte al copiloto para ascenso a capitán.

ADIESTRAMIENTO PERIODICO. El que se imparte al piloto con objeto de mantenerlo permanentemente calificado.

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.

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 cualquier servicio contemplado dentro de este Contrato Colectivo de Trabajo por un período no mayor de 15 (quince) días en la república mexicana o 21 (veintiuno) días en el extranjero, pudiendo prolongarse hasta por un período igual

CAPACITACION INICIAL. El que se imparte al piloto aspirante.

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.

COPILOTO. PLAZA. Piloto a quien ha sido reconocida su capacidad técnica para actuar como primer oficial en los 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.

DÍA CALENDARIO. Se contará como día calendario cuando se haya cerrado jornada de servicio hasta la 01:00 hora local de la base de residencia.

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

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 tiempo local de la base de residencia. Lo anterior aplica para determinar el tiempo de servicio nocturno de cualquier servicio

MES CALENDARIO. Período de días que comprenden los meses del año.

PILOTO EXTRA. El que por necesidades de la Empresa es trasladado a fin de cubrir un servicio de vuelo

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

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. Es el conjunto de disposiciones pactadas por las partes obligatorias para los pilotos y la Empresa para el desarrollo de los trabajos en la misma

ROL. Sucesión de asignaciones de servicios, descansos, recesos, adiestramiento y vacaciones que cubran un lapso mínimo de un mes de acuerdo a lo estipulado en el presente Contrato Colectivo de Trabajo

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 interior de trabajo preparado para efectuar cualquier servicio de vuelo.

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.

TIEMPO DE JORNADA DE SERVICIO DIARIO. Es el lapso durante el cual el piloto se encuentra cumpliendo alguna asignación determinada por la Empresa. El tiempo de inicio y fin de la misma queda establecida de acuerdo a lo señalado en el presente Contrato Colectivo de Trabajo. En caso de demora no prevista en tierra después del cierre de bitácora la jornada de servicio se extenderá hasta 15 (quince) minutos. Después de este tiempo se acumulará a la jornada de servicio para todos los efectos.

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.

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 la 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 Monterrey

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

VUELO DE ASESORAMIENTO. El que se efectúa en ruta para evaluar el trabajo de los Pilotos de línea.

VUELO DE COMPROBACION. El que se efectúa para verificar el funcionamiento del avión o alguno de sus sistemas en vuelo

VUELO DE EXAMEN. El que se efectúa para calificar la capacidad técnica de los Pilotos en el equipo de asignación.

VUELO DE ITINERARIO. El que se efectúa en forma regular dentro de la red de rutas de la Empresa.

VUELO DE LASTRE Y/O CONCENTRACION. 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 la reparación, o modificación mayor al avión establecida en el Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller, autorizado por la DGAC. y que amerita la verificación del funcionamiento en vuelo será realizado por capitanes con 400 (cuatrocientas) o más horas de vuelo en el equipo

VUELO DE RUTA. El que se efectúa entre dos o más aeropuertos o se inicie con ese propósito

VUELO RADIAL. El que comprende dos tramos con regreso a la base.

APENDICE NO. 1

GASTOS ALIMENTOS NACIONALES E INTERNACIONALES

NACIONALES (M. N.) (EXCEPTO FRONTERA Y CIUDADES ZONA CARA)

DESAYUNO	$191.00 (CIENTO NOVENTA Y UN PESOS 00/100 M. N.)
COMIDA	$378.00 (TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS 00/100 M. N.)
CENA	$374.00 (TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO PESOS 00/100 M. N.)

CIUDADES ZONA CARA (M.N.) ACA, PVR, HMO Y VSA

DESAYUNO	$215.00 (DOSCIENTOS QUINCE PESOS 00/100 M.N.)
COMIDA	$468.00 (CUATROCIENTOS SESENTA Y OCHO PESOS 00/100 M.N.)
CENA	$468.00 (CUATROCIENTOS SESENTA Y OCHO PESOS 00/100 M.N.)

CIUDADES ZONA TURISTICA (M.N.) CUN, SJD

DESAYUNO	$297.00 (DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS 00/100 M.N.)
COMIDA	$555.00 (QUINIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS 00/100 M.N.)
CENA	$555.00 (QUINIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS 00/100 M.N.)

CIUDADES FRONTERA CON EE. UU. Y EXTRANJERO EXCEPTO NY Y OTROS CONTINENTES (DLLS)

DESAYUNO	$23.00 (VEINTE Y TRES U.S. DOLARES)
COMIDA	$40.00 (CUARERNTA U.S. DOLARES)
CENA	$37.00 (TREINTA Y SIETE U.S. DOLARES)

N.Y. Y OTROS CONTINENTES (DLLS)

DESAYUNO	$27.00 (VEINTE Y SIETE U.S. DOLARES)
COMIDA	$44.00 (CUARENTA Y CUATRO U.S. DOLARES)
CENA	$41.00 (CUARENTA Y UN U.S. DOLARES)

GENERALIDADES APENDICE NO. 1

1. El pago del desayuno se aplicará de acuerdo a la zona y tipo de cambio del lugar donde se ori gina el servicio.

2. El pago de la comida se aplicará de acuerdo a la zona y tipo de cambio en la cual se encuentr e el piloto antes de iniciar el servicio

3. El pago de la cena se aplicará de acuerdo a la zona y tipo de cambio en la cual finalice el se rvicio.

4. Cuando por afectaciones a la operación no imputables al piloto se ocasione que éste deba extender su servicio
y se crucen horarios de alimento no contemplados en la asignación original, la empresa deber á pagar el viatico correspondiente al doble.

5. Cuando por cuestiones médicas el piloto quede incapacitado fuera de su base de residenc ia, la aplicación del pago de los viáticos no contemplados por esta situación, serán sencillos.

6. Cuando por cuestiones imputables al piloto se extienda la estancia del mismo fuera de su base de residencia,
la aplicación del pago faltante de viáticos no será aplicada conforme a lo establecido en nume ral 5

7. El pago de los gastos de viaje (viáticos) solo podrá ser efectuado en la bases MEX.

8. Los viáticos de adiestramiento deben ser otorgados de manera completa antes de iniciar c ualquier servicio de adiestramiento; dicho pago deberá estar disponible en ventanilla al finalizar el servicio anterior al adiestramiento.

9. El piloto tendrá la obligación de presentarse al área de pagaduría designada al finalizar s u servicio previo al
adiestramiento programado para recibir sus viáticos de adiestramiento, en caso de que no se pague el viático, el piloto deberá recabar el comprobante correspondiente.

10. Para los fines del pago de viáticos en adiestramiento, será pagado en una sola exhibic ión considerando que puede ser dividido en tres fases:

a) Adiestramiento Teórico de sistemas
b) Adiestramiento Teórico Varios (CRM, CFIT, ALAR, TRM, Climas Fríos, Mercancías Peligrosas, etc.)
c) Adiestramiento en Simulador

11. Cuando el adiestramiento sea otorgado por aviso y el pago de los viáticos no hubiera sido cubierto previo al
inicio del adiestramiento, el piloto deberá presentarse al finalizar el primer día del adiestramient o al área de
pagaduría designada y los viáticos no cubiertos hasta ese momento serán aplicados al doble.

12. Lo anterior solo aplicará cuando la generación de dicho aviso no sea por causas imputa bles al piloto.

13. En caso de que el piloto requiera de sesiones adicionales de simulador éste deberá pres entarse al área de
pagaduría designada para recibir los viáticos faltantes con el fin cumplir con dichas asignacio nes.

14. En el caso de que las sesiones adicionales en simulador que requiera el alumno se den en el extranjero, el pago
al regreso a su base será sencillo (esto no aplica para los instructores)

APENDICE NO. 2

CATEGORIAS Y LINEA DE ASCENSO

	POSICION A SER PROMOVIDO				
POSICION ACTUAL	**P.O.ERJ-145**	**P.O. E-JETS**	**CAP. ERJ-145**	**CAP. E-JETS**	**AM**
Aspirante	250 hrs.				N/A
P.O. ERJ-145	N/A	500 hr. Cubrir amortización	2700 hrs. Cubrir amortización	3300 hrs. Cubrir amortización	Cubrir amortización
P.O. E-JETS	N/A	N/A	2700 hrs. Cubrir amortización	3300 hrs. Cubrir amortización	Cubrir amortización
CAP. ERJ-145	N/A	N/A	N/A	3300 hrs. Cubrir amortización	Cubrir amortización
CAP. E-JETS	N/A	N/A	N/A	N/A	Cubrir amortización

Será necesario cumplir las amortizaciones antes de realizar cualquier cambio de posición y equipo, excepto donde indique que la amortización es en el mismo equipo.

Adicionalmente, para el caso de ajuste por flota en donde se asciende de la categoría de un equipo a la misma categoría del equipo nuevo (Capitán de SAAB a Capitán Jet) ó (P.O. SAAB a P.O. JET) si resulta necesario cubrir las plazas en orden escalafonario inverso, se tendrá que haber amortizado en la categoría actual doce meses para poder ascender al nuevo equipo, y posteriormente no será requisito amortizar los doce meses de la nueva posición.

El nuevo sistema contempla como parte del mismo la redefinición de los requisitos de la elegibilidad de pilotos de nuevo ingreso.

REQUISITOS DE ELEGIBILIDAD DEL SISTEMA	HORAS
P.O. ERJ-145/EJETS	500
CAPITAN ERJ-145	2700
CAPITAN EJETS	3300

REQUISITOS DE ELEGIBILIDAD DEL SISTEMA	AMORTIZACION
P.O. ERJ-145/EJETS	12 MESES EN EL EQUIPO
CAPITAN ERJ-145	12 MESES EN EL EQUIPO
CAPITAN EJETS	12 MESES EN EL EQUIPO

En caso de que la empresa requiriera ascensos en cualquier equipo y no se cuente en la planta de Aerolitoral del equipo afectado con pilotos que reúnan los requisitos de elegibilidad mencionados en el inciso (a) de este apéndice, ASPA propondrá candidatos de la relación de desempleados que reúnan dichos requisitos para cubrir las vacantes.

Ajuste por flota:
En caso de que la empresa requiera por ajustes en la flota transferir pilotos entre equipos, se invitará a él o los pilotos requeridos del equipo y categoría a transferir en orden escalafonario. Estos movimientos serán opcionales. En caso de no aceptar se seguirán hacia abajo en orden escalafonario. Si no existieran candidatos para cubrir los movimientos, los pilotos están obligados a cubrirlos en orden inverso del escalafón en la categoría y equipo afectado, sin que esto implique amortización para dichos pilotos.

Apéndice No3 Pases Y Descuentos

Pases Pilotos Aeroméxico Connect

Prestacion	Cantidad	Beneficiarios	Expedición	Embargo	Vigencia	Antigüedad Requerida	Destino	Genera Prestación
Pase Anual AM AMC	1	(1,2) Empleado, Cónyuge, hijos hasta 25 años y padres	Con Reservación	(3) Sin Embargo*	(4) Un Año	6 meses	Rutas AM y AMC	Por Aniversario
Pase Continental	1	(1,2) Empleado, Cónyuge, hijos hasta 25 años y padres	Con Reservación	Sin Embargo	(4) Un Año	4 años	Rutas AM y AMC Continental	Por Aniversario
Pase Anual AMC	2	(1,2) Empleado, Cónyuge, hijos hasta 25 años y padres	Con reservación	Sin Embargo	(4) Un Año	6 años	Rutas De AMC	Por Aniversario
Pase Sujeto A Espacio	Según antigüedad: 1 al año, 2 los 4 años y 3 a los 6 años.	(1,2) Empleado, Cónyuge, hijos hasta 25 años y padres	Sujeto A Espacio	Sin Embargo	(4) Un Año	6 meses	Rutas AMC	Por Aniversario
Sublos	12 al Año	A Quien Designe El Beneficiario	Sujeto A Espacio	Sin Embargo	(4) Un Año	Primer Vuelo productivo	Todos Los Destinos AM y AMC	Por Aniversario
50% Ilimitados	Ilimitado	Cónyuge, hijos hasta 25 años y padres	Con reservación	Sin Embargo	(4) Un Año	Primer Vuelo productivo	Todos Los Destinos AM y AMC	Por Aniversario
50 % Limitado	12 al Año	Hijos mayores de 26 años, Hermanos, sobrinos, Nietos, Yernos y Nueras (Con previo registro).	Con reservación	Con Embargo	(4) Un Año	Primer Vuelo productivo	Todos Los Destinos AM y AMC	Por Aniversario
90 % Ilimitados	Ilimitado	Cónyuge, Hijos hasta 25 años	Sujeto A Espacio	Sin Embargo	(4) Un Año	Primer Vuelo productivo	Todos Los Destinos AM y AMC	Por Aniversario
90 % Limitado	12 al Año	Hijos mayores de 26 años, Hermanos, sobrinos, Nietos, Yernos y Nueras (Con previo registro).	Sujeto A Espacio	Sin Embargo	(4) Un Año	Primer Vuelo productivo	Todos Los Destinos AM y AMC	Por Aniversario
90 % Limitado 8 Al Año	8 al Año	Padres	Sujeto A Espacio	Sin Embargo	(4) Un Año	Primer Vuelo productivo	Todos Los Destinos AM y AMC	Por Aniversario
NOTAS	(1) Familiares de primer grado (2) Intercambiables entre Familiares De primer Grado, (3) Excepto Asia Y Europa, (4) a Partir de la Expedición,(5) Hijos Mayores De 26 Años, (6) Hermanos, Sobrinos, Nietos, Yernos, Nueros Y (7) Suegros Previo Registro * Conforme el convenio del 21 de julio del 2011 en su clausula tercera, los embargos no aplicarán de manera alguna cuando el piloto se encuentra disfrutando de sus periodos vacacionales.							

TABULADORES DICIEMBRE 2021 - NOVIEMBRE 2022						
AÑOS		CAPITÁN RJ190	CAPITÁN RJ145	P.O. RJ190	P.O. RJ145	ASPIRANTE
0	1	90,742.70	79,598.27	53,547.32	46,971.89	9,219.18
1	2	95,282.61	83,582.06	56,221.36	49,317.58	
2	3	95,282.61	83,582.06	56,221.36	49,317.58	
3	4	98,612.14	86,503.25	58,193.87	51,046.55	
4	5	98,612.14	86,503.25	58,193.87	51,046.55	
5	6	100,587.06	88,233.44	59,355.81	52,064.30	
6	7	100,587.06	88,233.44	59,355.81	52,064.30	
7	8	101,592.70	89,116.71	59,949.50	52,584.10	
8	9	101,592.70	89,116.71	59,949.50	52,584.10	
9	10	101,592.70	89,116.71	59,949.50	52,584.10	
10	11	102,598.34	90,001.19	60,539.55	53,106.30	
11	12	102,598.34	90,001.19	60,539.55	53,106.30	
12	13	102,598.34	90,001.19	60,539.55	53,106.30	
13	14	102,598.34	90,001.19	60,539.55	53,106.30	
14	15	102,598.34	90,001.19	60,539.55	53,106.30	
15	16	104,650.82	91,800.44	61,749.97	54,168.89	
16	17	104,650.82	91,800.44	61,749.97	54,168.89	
17	18	104,650.82	91,800.44	61,749.97	54,168.89	
18	19	104,650.82	91,800.44	61,749.97	54,168.89	
19	20	104,650.82	91,800.44	61,749.97	54,168.89	
20	21	106,743.29	93,636.02	62,985.80	55,252.08	
21	22	106,743.29	93,636.02	62,985.80	55,252.08	
22	23	106,743.29	93,636.02	62,985.80	55,252.08	
23	24	106,743.29	93,636.02	62,985.80	55,252.08	
24	25	106,743.29	93,636.02	62,985.80	55,252.08	
25	(->)	108,878.15	95,510.41	64,245.88	56,357.06	