



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
Las Malvinas son argentinas

**Informe**

**Número:** IF-2022-125596083-APN-DNRYRT#MT

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Martes 22 de Noviembre de 2022

**Referencia:** REG - EX-2020-54784250- -APN-DGD#MT

---

De conformidad con lo ordenado en la **RESOL-2022-2180-APN-ST#MT** se ha tomado razón de la Convención Colectiva de Trabajo y sus Anexos obrantes en el IF-2022-114754598-APN-DNRYRT#MT del expediente de referencia, quedando registrado bajo el número **800/22.-**

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2022.11.22 10:52:04 -03:00

CARLOS MAXIMILIAN LUNA  
Asistente administrativo  
Dirección Nacional de Relaciones y Regulaciones del Trabajo  
Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social

Digitally signed by Gestion Documental  
Electronica  
Date: 2022.11.22 10:52:04 -03:00

**CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO APLICABLE A PILOTOS DE EMPRESAS DE  
TRANSPORTE AÉREO**

ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS

CÁMARA DE LÍNEAS AÉREAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

CÁMARA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR

**2022**

**TITULO I**  
**CONDICIONES GENERALES**

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el 24 de Octubre de 2022, se reúnen, por una parte y en representación de la ASOCIACIÓN DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS de la República Argentina (APLA), los señores Pablo Biro, en su carácter de Secretario General y Mateo Ferrerla, en su carácter de Secretario Gremial, asistidos por el Dr. Guillermo Gianibelli, en su condición de letrado patrocinante; y por la otra, en representación de la CÁMARA DE LÍNEAS AÉREAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA "CLARA", Horacio Preneste, en su carácter de Presidente, y la CÁMARA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR, su presidente, Guillermo Della Rodolfa, asistido por los letrados Horacio Bueno y Martín Pratto, quienes convienen acordar lo siguiente:

Los arriba citados comparecen a suscribir la Convención Colectiva de Trabajo que será aplicable a todo el personal de pilotos de empresas de transporte aéreo

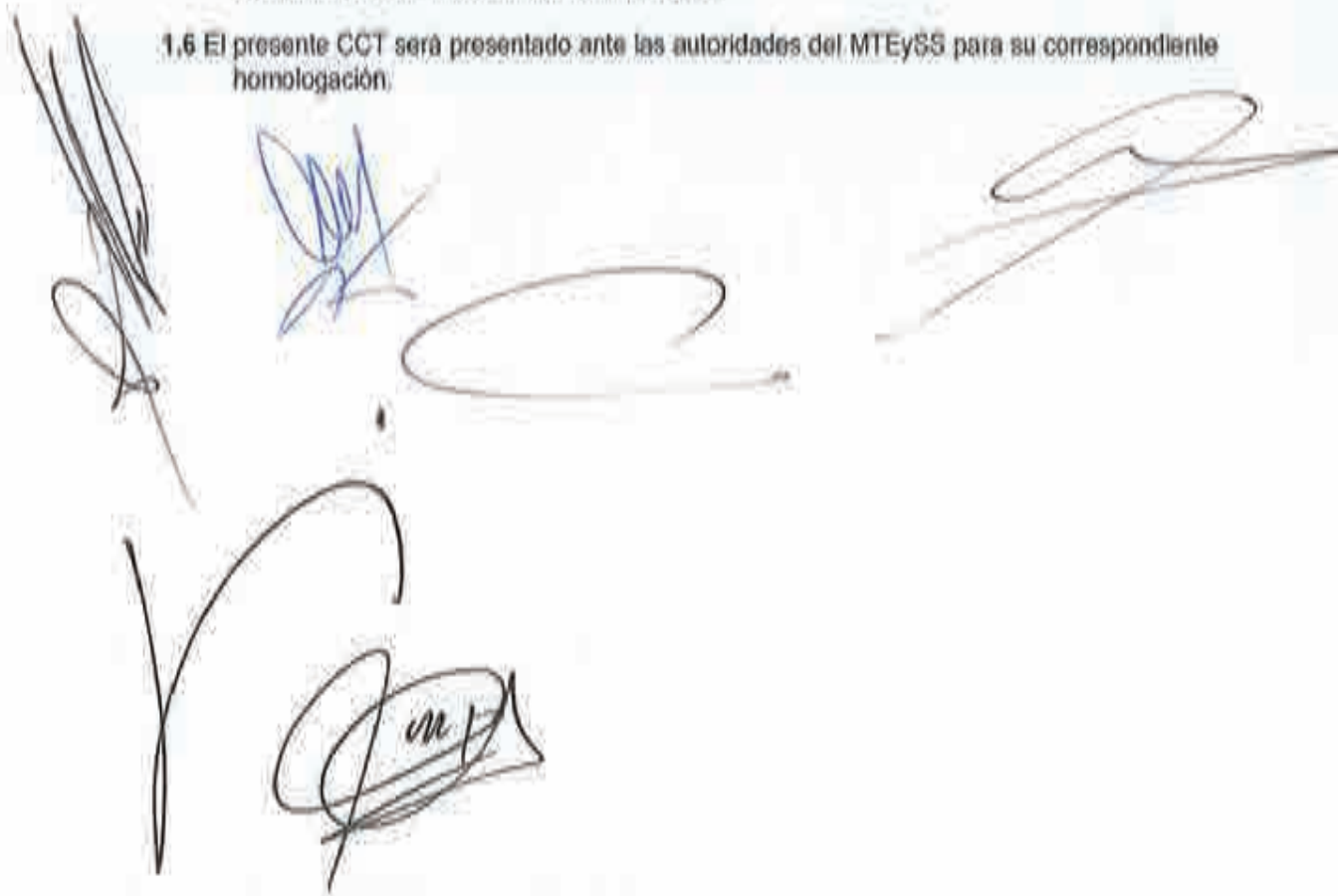
Las partes convienen asimismo que presentarán en forma conjunta dicha Convención Colectiva de Trabajo ante el Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social de la Nación a los fines de gestionar su homologación.

The image shows several handwritten signatures in black and blue ink. There are approximately seven distinct signatures scattered across the lower half of the page, some appearing to be in blue ink and others in black. The signatures are stylized and vary in complexity, with some being very fluid and others more blocky.

## CAPÍTULO I

### **Vigencia**

- 1.1 El presente Convenio Colectivo de Trabajo (en adelante CCT) tendrá vigencia de dos años para las cláusulas de condiciones laborales, y de un año para las cláusulas de condiciones salariales, pudiendo cualquiera de las partes, antes de dicho plazo, solicitar la revisión de lo aquí acordado.
- 1.2 Para la modificación parcial o total de este CCT, cualquiera de las partes deberá comunicarlo a la otra, dentro de los 180 días corridos antes de la fecha de su vencimiento, haciéndole llegar simultáneamente las reformas propuestas.
- 1.3 La otra parte tendrá CUARENTA Y CINCO (45) días corridos -como máximo- a partir de recibida la propuesta de reformas, para su estudio; y dentro de los SESENTA (60) días corridos siguientes deberá finalizarse la discusión respectiva. Caso contrario se recurrirá a los organismos laborales competentes.
- 1.4 Si ninguna de las partes utiliza el camino previsto en 1.2, el CCT se considerará prorrogado por dos años más, en forma automática, sin perjuicio de lo establecido por el Artículo 6 de la Ley 14.250.
- 1.5 Todo ello sin perjuicio de los acuerdos particulares que tengan lugar con cada una de las empresas comprendidas en el presente CCT.
- 1.6 El presente CCT será presentado ante las autoridades del MTEySS para su correspondiente homologación.

The image shows several handwritten signatures in various colors (black, blue, brown) and styles, some appearing to be official or formal signatures, located below the text of the document.

## CAPITULO II

### **Ambito de aplicación.**

2.1 A los efectos de su aplicación, el presente CCT alcanzará a todo el personal que reviste como piloto de Empresas de Transporte Aéreo Regulares y No Regulares certificadas por la Autoridad de Aplicación en el marco de lo normado en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) parte 121 y 135.

2.2 El Título II regirá las condiciones laborales y salariales del personal que reviste como piloto de Empresas de Transporte Aéreo Regulares certificadas en el marco de las RAAC, parte 121, para la operación de servicios aéreos regulares.

2.3 El Título III regirá las condiciones laborales del personal que reviste como piloto de Empresas de Transporte Aéreo No Regulares certificadas en el marco de las RAAC, parte 135 para la operación de servicios aéreos no regulares.

The image shows several handwritten signatures in black and blue ink. There are approximately six distinct signatures scattered across the lower-left and central portions of the page. Some are very stylized and cursive, while others are more legible. The signatures appear to be in various colors, including black and blue.



**TITULO II**  
**EMPRESAS REGULARES**

This section contains several handwritten marks. On the left side, there is a vertical column of marks: a large black scribble at the top, followed by a blue scribble, a black scribble, a black scribble, and a large black scribble at the bottom. In the center, there is a blue scribble and a large black scribble. On the right side, there is a large black scribble.

## CAPITULO I

### **1. Definiciones**

**1.1 Antigüedad:** Es el tiempo transcurrido desde el ingreso a cada Empresa a los efectos de los demás beneficios legales (vacaciones, licencias especiales, indemnizaciones, etc.).

**1.2 Antigüedad en la carrera:** Es el tiempo transcurrido para cada Piloto desde su nombramiento como tal, a los fines del respectivo reagrupamiento escalafonario.

**1.3 APLA:** (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas) Asociación de primer grado que agrupa a los profesionales pilotos, con ámbito de actuación en todo el Territorio Nacional Argentino.

**1.4 Ascenso:** Movimiento de un Piloto a otra categoría o jerarquía superior.

**1.5 Base:** Es la ubicación donde cada Empresa tiene su centro de operaciones y realiza sus actividades según lo establece la misma a la cual se encuentra afectado en forma permanente el Piloto.

**1.6 Carrera:** La suma de movimientos que el piloto puede efectuar dentro de cada Empresa acorde a las normas que en cada caso se establezcan.

**1.7 Categoría:** Situación del piloto de acuerdo con la aeronave a la que está afectado.

**1.8 Tipo de Aeronave:** Tipo de aeronave afectada a cada Empresa. Las aeronaves de afectadas serán divididas de la siguiente forma:

• Hélices:

- a) De hasta 20 asientos o similar MTOW
- b) De 21 a 75 asientos o similar MTOW.
- c) De 76 asientos o más o similar MTOW.

• Reactores:

- a) De hasta 20 asientos o similar MTOW.
- b) De 21 a 75 asientos o similar MTOW.
- c) De 76 y hasta 146 asientos o similar MTOW.
- d) De 147 y hasta 194 asientos o similar MTOW.
- e) De 195 y hasta 240 asientos o similar MTOW.
- f) De 241 asientos o más o similar MTOW.

**1.9 CÁMARA:** Es la Cámara de Líneas Aéreas Regulares de la República Argentina (CLARA).

**1.10 Comandante (CTE):** Piloto del escalafón designado por cada Empresa como responsable de la conducción de la aeronave a su cargo, que asume el ejercicio de sus funciones específicas conforme lo establecido el artículo 79° de la Ley N° 17.285- Código Aeronáutico.

**1.11 Comisión de Desarrollo Profesional:** Órgano que tiene como función, atender lo relacionado con el seguimiento y desarrollo de la carrera profesional de los pilotos.

**1.12 Día calendario:** Intervalo completo de tiempo, que corre de medianoche a medianoche.



- 1.13 Día de Servicio: Día calendario durante el cual el Piloto cumple Tiempo de Servicio.
- 1.14 Día horario: Intervalo de 24 horas consecutivas.
- 1.15 Documentación Personal: se refiere al DNI, pasaporte, visas y cédula de identidad.
- 1.16 Documentación Profesional: Se refiere a la Certificación Médica Aeronáutica y toda documentación relacionada con el empleo del piloto.
- 1.17 Empresa: Explotador certificado por la Autoridad de Aplicación en el marco de lo normado en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil parte 121, para la operación de servicios de transporte aéreo regular de conformidad con las previsiones del artículo 93° de la Ley 17.285- Código Aeronáutico o la norma que un futuro la reemplace, al cual se encuentra afectado el piloto.
- 1.18 Escalafón: Nómina de Pilotos de cada EMPRESA ordenada de acuerdo a la "antigüedad en la carrera".
- 1.19 Función: Concepto para distinguir las tareas de las jerarquías, siendo las funciones Comandante y Copiloto (Primer Oficial).
- 1.20 Guardia: Es el día calendario en la programación mensual, durante el cual el Piloto está a las órdenes de cada Empresa conforme lo establecido en la reglamentación aeronáutica.
- 1.21 Horas Flex: Premio por productividad cuando un piloto supere determinada cantidad de horas de vuelo mensuales, las cuales devengarán un pago específico conforme los acuerdos a los que arribó la APLA con cada Empresa.
- 1.22 Inspector/ Inspector Reconocido: Es el Piloto de una flota determinada, designado por la Empresa y reconocido por la autoridad aeronáutica, para evaluar y verificar a los Pilotos en relación a los procedimientos técnicos y operativos -en tierra, simulador y en vuelo- de acuerdo a las normas establecidas. Será un piloto activo que revista en el escalafón de la Empresa.
- 1.23 Instructor: Es el Comandante, perteneciente al escalafón de la Empresa que instruirá, evaluará y verificará a otros pilotos de su misma categoría, en los procedimientos técnico-operativos en tierra, y en vuelo, de acuerdo a las normas que determine la autoridad competente y la Empresa.
- 1.24 Instrucción de Vuelo: Es la efectuada en un vuelo a cargo de un Piloto Instructor.
- 1.25 Instrucción o Habilitación en Rutas Aéreas: Es la efectuada en vuelo de línea por un Piloto Instructor, con la finalidad homónima específica.
- 1.26 Jerarquía: Función que ejerce cada piloto a bordo de la aeronave, en directa relación con sus responsabilidades. Las jerarquías de los pilotos serán: Comandante y Copiloto (Primer Oficial). Dichas jerarquías serán designadas por cada Empresa, conforme al escalafón.



- 1.27 Manual de Operaciones del Explotador (MOE): manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permite al personal encargado de las operaciones, desempeñar sus obligaciones.
- 1.28 Medios de Descanso a Bordo: Lugares e instalaciones que ofrezcan comodidad e independencia, a fin de proporcionar al Piloto el descanso apropiado -durante el tiempo de vuelo- de acuerdo a la reglamentación vigente.
- 1.29 Movimiento: Es el paso -de un piloto- de una categoría o jerarquía a otra diferente.
- 1.30 Opción: Procedimiento administrativo por el cual la Empresa efectúa llamado interno en base a sus necesidades y requisitos a cumplir, detallados en MOE vigente, para la cobertura de vacantes dentro del escalafón de pilotos de la misma, sujeto a la prioridad definida en este convenio para cubrir las dotaciones de cada categoría de aeronaves en sus respectivas jerarquías o funciones, en el cual el piloto interesado, manifiesta su voluntad de modificar la Jerarquía o Categoría en la que se desempeña.
- 1.31 Pernocte Imprevisto: Cuando al piloto se le programe un vuelo ida y vuelta en el día, y por circunstancias ajenas a su voluntad, deba pernoctar fuera de su base.
- 1.32 Prolongación de Posta: Cuando la estadía prevista fuera de base fuera extendida en más de un 51% del tiempo originalmente programado, sin que el piloto haya sido notificado previo a la salida de su domicilio.
- 1.33 Piloto: Persona empleada por cada Empresa para cumplir -a bordo de sus aeronaves- tareas profesionales inherentes a su licencia y habilitación, y conforme a sus alcances y limitaciones.
- 1.34 Primer Oficial: Piloto del escalafón, designado para desempeñarse como tal, conforme a sus atribuciones y habilitación pertinente.
- 1.35 Prioridad: Precedencia escalafonaria de un piloto respecto de los que le siguen en el escalafón de cada Empresa.
- 1.36 Programación de Actividad (ROL): Documento emitido por la Empresa por el cual se notifica al Piloto su actividad programada.
- 1.37 Reprogramación: Cambio en la programación originado en causas imputables a la empresa conforme los requisitos dispuestos en el Capítulo III.
- 1.38 Período de descanso: Lapso durante el cual se releva al piloto de todas las tareas y obligaciones relacionadas con su actividad al finalizar el tiempo de servicio.
- 1.39 Tiempo de Servicio: Período durante el cual un miembro de la tripulación está a disposición del explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio quedan incluidos, a título enunciativo, el tiempo de servicio de vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de entrenador o de estudios realizados por encargo del explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.

- 1.40 **Tiempo de Servicio de Vuelo:** Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos hasta media hora después de finalizado el o los mismos.
- 1.41 **Tiempo de Vuelo:** Periodo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse por sus propios medios, con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo. Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo "entre calzas" de uso general.
- 1.42 **Traslado en Vuelo:** Es el traslado aéreo del Piloto sin que conforme la tripulación de vuelo con el objeto de tomar un servicio asignado o para regresar de alguno.
- 1.43 **TRIEX:** Tripulante Piloto con documentación habilitante que solicite embarcar en un vuelo sin actividad de vuelo.
- 1.44 **Verificación de Rutas:** Es un vuelo de línea, en el cual, la tripulación, es chequeada respecto de sus conocimientos y desempeño habitual, debiendo esta, ser la titular del vuelo en la documentación correspondiente. El Inspector/Inspector Reconocido se desempeñará como observador.
- 1.45 **Sobrepaso Escalonario:** Incremento en la remuneración total de cualquier piloto que le equipara a la correspondiente a aquel piloto que lo ha adelantado en su habilitación en cada Empresa por razones ajenas al piloto sobrepasado.



***Estas definiciones no excluyen otras que surjan del articulado del presente Convenio.***





## CAPITULO II

### **2. Derechos y Obligaciones**

- 2.1 Tendrá derecho exclusivamente al uso del título y atribuciones de Comandante, el piloto que revista en carácter de tal.
- 2.2 La designación de Comandante y Primer Oficial deberá efectuarla la Empresa necesariamente con pilotos del escalafón, en las condiciones que se establecen en el presente Convenio.
- 2.3 Los pilotos que ocupen cargos de pilotos instructor o inspector reconocido, cesaran automáticamente en sus funciones cuando fueren designados para otra categoría de aeronave.
- 2.4 Ningún Piloto podrá ocupar simultáneamente un cargo, a modo de evitar su concentración. Frente a situaciones de fuerza mayor que impidan al piloto el desempeño del cargo asignado, la empresa podrá habilitar transitoriamente al Jefe de Pilotos o Gerente de Operaciones para que lo reemplace en el cargo asignado. Entiéndase estos cargos los de piloto instructor y piloto inspector/inspector reconocido.
- 2.5 Los pilotos desempeñarán a bordo de las aeronaves, las tareas que correspondan, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes, la posibilidad del equipo de vuelo, las normas contenidas en este Convenio, y el Manual de Operaciones de Empresa. Cuando se generen necesidades de realizar nuevas tareas en tierra, complementarias a las funciones de vuelo, las partes convendrán los procedimientos de su ejecución.
- 2.6 El piloto podrá ser designado, con su expresa conformidad, para desempeñarse en una categoría y/o función diferente a aquella que reviste como titular, cuando medien circunstancias importantes que así lo requieran a criterio de la Empresa, tomando la Comisión de Desarrollo Profesional la participación que por este convenio le corresponda.
- 2.7 El Comandante es responsable de la conducción y maniobra de la aeronave según los derechos y obligaciones determinados por la normativa vigente.
- 2.8 El Comandante tiene la obligación de cerciorarse antes de la partida, de la eficiencia de la aeronave y de las condiciones meteorológicas en ruta, pudiendo disponer bajo su responsabilidad la suspensión del vuelo. Debiendo informar esta situación a la empresa, por el medio disponible más adecuado. Durante el viaje tiene los derechos y obligaciones concernientes a seguridad, autoridad y disciplina que determina la legislación aeronáutica y la normativa empresarial.
- 2.9 Los pilotos no están obligados a comenzar un vuelo cuya duración programada o la suma de la demora inicial más la duración programada, exceda los límites previstos en la Reglamentación Aeronáutica para Regular la Actividad del Personal Aeronavegante Civil y/o este Convenio, pero en el caso de haber comenzado a cumplir el vuelo dentro de los límites fijados, éste podrá interrumpirse en la escala que corresponda de acuerdo al tiempo de vencimiento. Sin perjuicio de lo expuesto, a criterio del Comandante, serán de aplicación si las circunstancias lo justifican, las excepciones previstas en el Decreto N° 877/21 y sus modificatorias o el que lo reemplace. El Comandante podrá interrumpir o suspender un vuelo cuando medien circunstancias excepcionales que afecten su función específica o la de



cualquier otro miembro de la tripulación, cuando estas puedan perjudicar la seguridad de vuelo.

**2.10** Las programaciones de vuelo se harán de forma equitativa y en cumplimiento de las reglamentaciones vigentes y con lo previsto en el presente Convenio.

**2.11** Cada Empresa comunicará mensualmente a la APLA con cinco (5) días de anticipación al inicio de cada mes la programación de todos sus pilotos, publicando trimestralmente la actividad de vuelo cumplida, la actividad efectivamente realizada, el tiempo de vuelo, el total de horas de vuelo del año en curso, del año inmediato anterior, del último trimestre y del mes calendario. El piloto podrá solicitar, dentro de las posibilidades que el servicio permita, se le programe atendiendo situaciones personales, que una vez publicada, no podrá ser modificada sin el acuerdo de las partes.

**2.12** El Comandante es, durante el vuelo, el representante legal de la Empresa en los términos del Capítulo XI, Título V del Código Aeronáutico, o la norma que en un futuro la reemplace.

**2.13** Ningún piloto pagará por el uso de cualquier equipo o avión que se requiera para su adiestramiento o el cumplimiento de sus tareas profesionales en la Empresa. Es responsabilidad exclusiva de las Empresas, la capacitación e instrucción de los Pilotos a efectos de las habilitaciones aeronáuticas correspondientes, siendo nula o de ningún valor, toda cláusula o convención que establezca obligación de pago alguna del Piloto a este respecto.

**2.14** El piloto es el responsable de mantener al día su documentación personal y profesional para cumplir su programación, exceptuándose las cuestiones no imputables al piloto.

**2.15** La Empresa deberá facilitar al piloto la vista de su legajo técnico cuando lo solicite. La vista se efectuará en presencia de su jefe directo correspondiente y/o representante que la Empresa designe; pudiendo el piloto solicitar la asistencia de la representación gremial (APLA) para ese acto.

**2.16** El transporte del piloto desde su domicilio hasta el aeropuerto y viceversa para cumplir tiempo de servicio deberá ser dispuesto por cada Empresa ya sea, otorgando el medio correspondiente, o acordando con APLA, el reconocimiento de gastos correspondientes. Asimismo, será de aplicación lo precedente para las escalas del interior/externo.

**2.17** Cada Empresa pondrá a disposición de APLA, los manuales y toda otra documentación operativa para las operaciones de vuelo que realice.

**2.18** La Empresa cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la tripulación y/o terceros (Título VII Cap. 2 del Código Aeronáutico, o la norma que en un futuro lo reemplace) por accidentes derivados de la conducción de la aeronave sin que quepa acción directa o de recuero contra el piloto, salvo casos de dolo o culpa grave de éste y sin perjuicio de las sanciones que le correspondieran al mismo con arreglo a las pertinentes disposiciones.

**2.19** En caso que un tercero accione contra los pilotos, tripulantes a cargo de la aeronave accidentada, cada Empresa se hará cargo, salvo dolo o culpa grave, de las sumas por las que hayan sido condenados. Igual proceder se aplicará en el supuesto que sean condenados por la misma causa los derechohabientes de los pilotos.



2.20 En los supuestos anteriores, cada Empresa deberá asumir la defensa de los derechos del piloto o sus causahabientes, salvo dolo o culpa grave del mismo. En el caso que el piloto o sus causahabientes desistieran de la defensa de cada Empresa, ésta quedará liberada en forma total de todas las responsabilidades de los supuestos anteriores, salvo acuerdo en contrario.

2.21 Cada empresa proveerá, reconocerá o reintegrará los importes derivados de la renovación del examen psicofísico, visas, credencial aeroportuaria y vacunas obligatorias para operar en países que lo requieran. Así como nuevas documentaciones que las autoridades competentes determinen.

2.22 Cada Empresa deberá proveer al personal de la indumentaria correspondiente a su función, pactándose en cada caso, las condiciones y alcances de este reconocimiento.

2.23 Cada Empresa a la firma del presente confeccionará y/o enviará a APLA el escalafón de los pilotos, como así también sus actualizaciones.

2.24 En caso de pernocte y comisiones de servicio, la Empresa proveerá asistencia médica necesaria al piloto, a través del servicio que se determine en cada lugar, así como todos los gastos que demande esa asistencia.

2.25 Cada empresa acordará con la APLA los alcances y valores que correspondan ante la pérdida o extravío de equipaje facturado para la compra de artículos de primera necesidad en postas o pernoctes.

2.26 Pérdida, daños o destrucción de equipajes: Cada Empresa será responsable de la pérdida, daño o destrucción parcial o total del equipaje del piloto conforme las limitaciones de responsabilidad establecidas en la normativa vigente o en su defecto los acuerdos a que arribe el sindicato con cada empresa.

2.27 En todos aquellos vuelos integrados por tripulaciones de tres pilotos se reservará un asiento de descanso en clase ejecutiva/business o equivalente salvo que la configuración de la aeronave sea en clase única.

En los vuelos donde se conformen tripulaciones de más de tres pilotos se reservará un asiento de descanso por cada piloto de refuerzo en clase ejecutiva/business o equivalente salvo que la configuración de la aeronave sea en clase única.

Estas previsiones no resultarán de aplicación en aeronaves que cuenten con zona de descanso horizontal y/o litera.

2.28 A fin del mantenimiento del nivel de idioma inglés, requerido para operar en áreas que lo exijan, cada Empresa proveerá a su cargo, por sí o por terceros, la capacitación necesaria en ese idioma.

2.29 Cada Empresa y A.P.L.A. ante la desprogramación de una o más aeronaves o reducción de la actividad de vuelo, analizarán conjuntamente la eventual reestructuración (reubicación / disminución) de la dotación de pilotos, respetando el orden escalafonario ascendente.

2.30 Los pilotos afectados de cada empresa estarán autorizados a viajar en todos los vuelos de las mismas como tripulantes extras -conforme el procedimiento establecido por cada



Empresa, debiendo contar con su licencia aeronáutica más los requerimientos de las autoridades de aplicación.

**2.31** La Empresa se obliga a descontar las cuotas que establecen los Estatutos de APLA. Las cantidades descontadas a los pilotos por cuotas, prestaciones o servicios de previsión social de la Asociación, serán entregadas a la tesorería de APLA debidamente desglosadas por cada concepto y piloto, mediante el recibo correspondiente. Este servicio de la Empresa será gratuito para APLA. En caso de nuevos conceptos a descontar por la Empresa, a fin de evitar exceder la capacidad técnica administrativa de la misma, se analizará entre las partes a fin de determinar su factibilidad.

**2.32** Se establece una Contribución de Solidaridad a cargo de todos los pilotos que queden alcanzados por el presente convenio colectivo de trabajo, en los términos del art. 9, segundo párrafo de la ley 14.250, equivalente al 1 % (uno por ciento) del salario remunerativo de cada uno de sus pilotos, destinado a conformar un Fondo para la gestión y el posterior control del efectivo cumplimiento y correcta aplicación del convenio para todos los beneficiarios sin excepción, al desarrollo de la acción social, la administración y gestión de la capacitación, y a la gestión del debido cumplimiento de los procesos relacionados con el escalafón vigente en cada una de las empresas.

A tal efecto, cada una de las empresas empleadoras actuarán como agente de retención de la Contribución de Solidaridad, cuyo importe mensual será compensado hasta su concurrencia por las cuotas de afiliación de los pilotos afiliados a la entidad sindical signataria de este Convenio Colectivo. Se determina el plazo de su cumplimiento tomando como referencia el cronograma dispuesto para el pago de las cargas sociales establecido por el organismo competente.

En caso de incumplimiento en dicha obligación, cada empresa resultará obligada directa por los aportes no retenidos.

La presente Contribución de Solidaridad regirá por el término de dos años contados desde la homologación.

**2.33** Cada Empresa realizará a la entidad sindical en los términos de los Artículo 9 de la Ley 14.250 y 9 de la Ley 23.551 reglamentado por el Artículo 4 del Decreto N°467/88, sobre su nómina de pilotos afectados, un aporte empresario equivalente al UNO POR CIENTO (1%) del monto del salario remunerativo de cada uno de sus pilotos, la que se destinará a obras de carácter social, asistencial, previsional o cultural, en interés y beneficio de los trabajadores comprendidos en el ámbito de representación de la asociación sindical. Todos aquellos aportes empresarios que sean destinados al Sindicato, para actividades de carácter social, asistencial, previsional o cultural y que han sido acordados en forma previa a la firma del presente o acuerden individualmente entre el sindicato y cada empresa signataria, serán compensados hasta su concurrencia con el aporte empresario previsto ut supra. -



## CAPÍTULO III

### 3. Prestaciones de Servicio

3.1 Las limitaciones máximas y mínimas establecidas en este capítulo constituyen limitaciones a la programación de la actividad del piloto.

3.2 La actividad del piloto se regulará según lo establecido en las reglamentaciones aeronáuticas y en las particularidades definidas, tanto en este Convenio, como en el Manual de Operaciones del Explotador.

3.3 Limitaciones al tiempo de servicio: la sumatoria de los tiempos de prestaciones de servicio no excederán el límite de 220 horas mensuales. Se establecen los siguientes casos particulares:

- a) Tiempo máximo de servicio por traslados en comisión de servicio o posicionamiento: 28 horas.
- b) Cursos teóricos: hasta 8 horas -clase- diarias.

3.4 A efectos del cálculo de las dotaciones la Empresa tomará como base de referencia, los tiempos máximos de actividades previstas para el transporte aéreo regular, por la normativa legal vigente.

3.5 En un periodo de SIETE (7) días consecutivos, la Empresa programará de manera tal que el piloto pueda disponer como mínimo de TREINTA Y SEIS (36) horas consecutivas de descanso en Base o fuera de ella, respetándose hasta los límites de la reglamentación vigente durante el cumplimiento de dicha programación.

3.6 Los días de vuelo, de guardia, traslados, de instrucción teórica, en adiestrador terrestre o en vuelo, habilitación, verificación de cualquier tipo, concurrencia a exámenes médicos de control, reuniones de asistencia obligatoria convocadas por la Empresa, en todos los casos dispuestos por la Empresa y cuando se trate de situaciones creadas para dar cumplimiento a los vuelos programados, se realice o no la actividad de vuelo prevista, se considerarán tiempo de servicio. Esta enumeración no excluye cualquier otro tipo de actividad que surja y que pueda ser considerada incluida en el débito laboral.

3.7 El tiempo de servicio transcurrido en los cursos de simulador se considerará desde una hora antes a la iniciación de la sesión de vuelo hasta media hora después de la finalización. El tiempo de vuelo a los efectos de la programación se considerará al CINCUENTA (50%) por ciento y de acuerdo a la reglamentación vigente y a efectos del pago se considerará al CIEN (100%) por ciento.

3.8 En cada mes calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de DIEZ (10) días calendarios de descanso para los meses que cuenten con TREINTA (30) días o menos y de ONCE (11) días calendarios de descanso para los restantes meses, de los cuales por lo menos OCHO (8) días deben ser de descanso en base. De éstos últimos para servicio de cabotaje y países limítrofes, TRES (3) días deben ser continuados e inamovibles y para los demás servicios internacionales CUATRO (4) días serán continuados. En el caso de cabotaje y países limítrofes el piloto deberá tener su descanso previo al inicio de sus tres o cuatro días libres.



3.9 El cómputo del tiempo de servicio de vuelo será considerado según reglamentación vigente a los efectos de la programación y/o vencimientos.

3.10 El cómputo del tiempo de servicio no se interrumpe hasta que el piloto no inicie un período de descanso.

3.11 Las guardias serán consideradas a los efectos de la programación al cincuenta (50) por ciento o como lo establezca la reglamentación vigente.

3.12 La Empresa programará las Guardias entre las cero (00:00) y veintitrés y cincuenta y nueve (23:59) horas del día. Previo al inicio de la Guardia el piloto deberá tener cumplido su tiempo de descanso de acuerdo con la actividad realizada. En el caso de no haberse activado la Guardia, la Empresa no programará ninguna actividad hasta las 08:00 horas del día posterior a la finalización de la misma.

3.13 Durante el día de Guardia -en caso de que sean requeridos sus servicios- se procederá a darle aviso con la antelación mínima que para cada caso se especifica a continuación, con respecto a la hora estipulada para la búsqueda en su domicilio:

- a) Área regional/cabotaje: 45 minutos.
- b) Área internacional: 60 minutos.

3.14 En el aviso antedicho, deberá informarse el número de vuelo, lugar y hora de partida, fecha y hora de regreso, y si es regular. Si se trata de un vuelo no regular o una comisión de servicio, incluirá el lugar y la hora de partida, lugar de destino, fecha de regreso y detalles adicionales de importancia.

3.15 Traslado previo o posterior: Cuando por razones de necesidad del servicio un vuelo es precedido o sucedido por un traslado aéreo o terrestre, el tiempo empleado en dicho traslado, es considerado tiempo de servicio, a efectos de establecer el tiempo de descanso correspondiente.

3.16 Cursos teóricos: el tiempo transcurrido en los cursos teóricos se considerará tiempo de servicio, computándose desde el inicio del mismo hasta su finalización.

3.17 Tratándose de cursos en simulador, la empresa dispondrá la distribución de las actividades, sin superar un turno diario (es decir CUATRO -4- horas de vuelo), garantizando -así- el descanso adecuado de los pilotos involucrados, y el aprovechamiento de la capacitación en cuestión.

3.18 El cómputo de los horarios estipulados en este Convenio se efectuará de la siguiente forma:

a. Calza a calza estandarizada: Los vuelos ordinarios del plan de actividad programado por la Empresa, tendrán un tiempo de vuelo que se computará en forma estandarizada y que son el resultado de los promedios del ejercicio anterior, sobre la actividad computada "calza a calza". Con dicho tiempo, se confeccionará una tabla de horarios estandarizados. Están comprendidas dentro de este horario estandarizado las maniobras de aproximación por instrumentos y esperas.

b. Estandarizado periódico: Cuando en nuevas aerovías o rutas no utilizadas hasta el presente, se realicen vuelos con la categoría de aviones que en lo sucesivo harán dichos vuelos como programación normal de la Empresa, el cómputo de la actividad horaria se efectuará empleando una estandarización.



1. Mensual,
2. Trimestral, y
3. Anual o definitiva.

c. Para el caso del estandarizado periódico y los vuelos no habituales, hasta que se computen los tiempos de vuelo estandarizados establecidos, la actividad se programará utilizando el tiempo de vuelo que surge de la planificación del vuelo de acuerdo a las tablas operativas de la aeronave, que incluya el tiempo de punto a punto entre destinos, más DIEZ (10) minutos por maniobras en tierra previas al despegue y CINCO (5) minutos por maniobras en tierra posteriores al aterrizaje.

d. A los fines remunerativos en los vuelos para los que no exista horario estandarizado, incluyendo vuelos de prueba, mantenimiento, instrucción y todo otro vuelo no habitual, se aplicará el tiempo de vuelo real, según lo registrado en la documentación empresaria pertinente.

e. La Empresa informará a los pilotos, la tabla de horarios estandarizados, haciéndoles conocer las modificaciones que se produzcan a la mayor brevedad posible.

f. APLA tendrá a su solicitud copia de la documentación utilizada para la confección de los tiempos estandarizados.

**3.19** Cuando la Empresa decida incluir un pernocte para un vuelo que no tenga programado o un pernocte en una zona climática opuesta a la prevista, lo pondrá en conocimiento del piloto antes de que éste salga de su domicilio. En caso que el aviso se le diera con posterioridad, el piloto podrá requerir que se le traslade a su domicilio, para proveerse de los elementos necesarios. La Empresa podrá acceder a lo requerido o caso contrario considerar pernocte imprevisto.

**3.20** Los pilotos que ocupen cargos en tierra, podrán volar en ruta como piloto de línea, siempre y cuando esta actividad no afecte los tiempos de descanso y los límites de actividad establecidos en este Convenio y en la reglamentación vigente.

**3.21** Cada vez que el piloto deba presentarse para efectuar un reconocimiento médico para renovar su Certificación Médica Aeronáutica, debe gozar de:

- a. Pilotos cabotaje/regional DOCE (12) horas libres previas al día del examen.
- b. Pilotos internacionales: UN (1) día calendario libre previos al día del examen.

El piloto avisará a la Empresa con la debida antelación, a los efectos de no producir modificaciones en la programación de vuelos.

**3.22** Reprogramación (Solo aeronaves de un solo pasillo, Fuselaje Angosto):

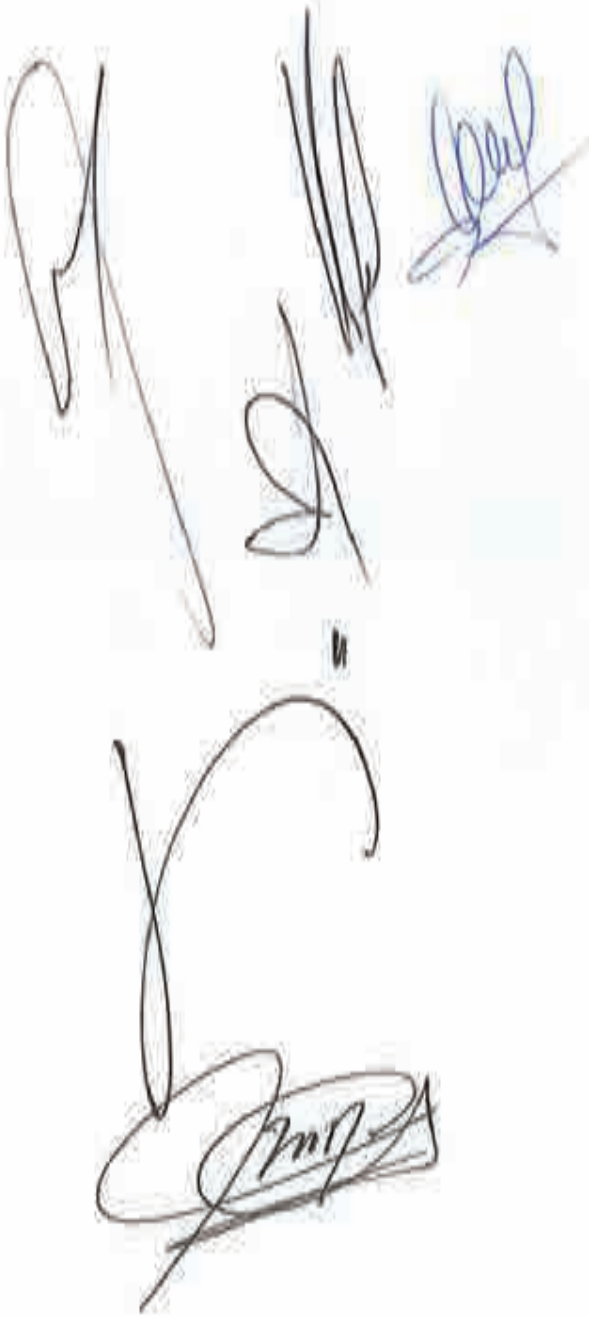
Se considerará reprogramación a todo cambio en la actividad de vuelo del piloto originalmente programado, por motivos comerciales imputables a la empresa en los términos del punto 1.37, siempre que implique adelantar en 2 (dos) o más horas el inicio del Tiempo de Servicio de Vuelo (TSV) originalmente programado y/o extender en 2 (dos) o más horas la finalización del mismo, siendo sin costo las 2 (dos) primeras reprogramaciones.

Cada Empresa pactará con la APLA las condiciones de pago para el piloto que sea reprogramado.



3.23 En el caso que la actividad sea cancelada, cualquier nueva actividad en reemplazo de la original será notificada al piloto por los medios de estilo, antes de las 22:00 horas del día anterior a la misma; posterior a ese horario, el piloto queda sin actividad programada.

3.24 Proporcionalidad: De acuerdo a la cantidad de días disponibles en cada mes calendario por duración del mes o uso de licencia, excepto las de carácter gremial, la Empresa proporcionalizará la actividad mensual programada de los pilotos.

The image shows several handwritten signatures. On the left, there are two large, stylized signatures in black ink. To their right, there are two smaller, more compact signatures, one in black and one in blue ink. Below these, there is a large, complex signature in black ink that appears to be a stylized 'R' or similar character, followed by a signature that looks like 'Rm' or 'Rm' with a flourish.

## CAPITULO IV

### 4. Licencias

4.1 Los pilotos tendrán derecho a las siguientes licencias:

- a) Vacaciones Anuales
- b) Descanso En estación Opuesta.
- c) Licencia por enfermedad o accidentes
- d) Licencia especial por embarazo
- e) Licencia gremial
- f) Licencias especiales

4.2: Vacaciones Anuales y Descanso en estación Opuesta. Es obligatorio para cada empresa concederlas como para los pilotos usufructuarlas en los términos y con el alcance dispuesto en la legislación aplicable vigente y en comunión con la legislación aeronáutica.

4.2.1 Los pilotos tendrán derecho en un periodo de 365 días a un máximo de 45 días a

- Treinta (30) días consecutivos de descanso-vacación anual.
  - Treinta y cinco (35) días cuando la antigüedad exceda de veinte (20) años, en cuyo caso el excedente de cinco días podrá ser asignado por fuera del marco temporal dispuesto precedentemente.
- Los mismos podrán ser fraccionados en periodos no inferiores a quince (15) días consecutivos.

Cada empresa programará dichas vacaciones con una antelación mínima de dos (2) meses, pudiendo dicha programación ser modificada de común acuerdo la fecha de inicio, con no menos de cuarenta y cinco (45) días de antelación.

4.2.2 En la estación opuesta a la de su vacación anual, el piloto debe disponer, además, de 10 días consecutivos de descanso, en la forma que convenga con cada Empresa. El mismo se abonará de acuerdo a lo establecido en los alcances del Art. 151 y 155 de LCT.

4.3 Licencia por enfermedad o accidente: Se establece como régimen de licencia por enfermedad o accidente lo dispuesto en las siguientes cláusulas.

4.3.1 En caso de enfermedades o accidentes inculpables que sufra el piloto regirá lo dispuesto en el art. 208 y concordantes de la Ley de Contrato de Trabajo.

4.3.2 El piloto tendrá derecho a la libre elección de su médico, pero estará obligado a someterse al control que se efectúe por el facultativo designado por cada Empresa.

4.3.3 Los plazos de enfermedad o accidente y de conservación de empleo estarán regidos por las disposiciones contenidas en la Ley de Contrato de Trabajo y la Ley de Riesgos de Trabajo, con el alcance allí dispuesto respecto al salario.

4.3.4 El piloto estando en Base o fuera de ella, deberá dar aviso de la enfermedad o accidente, salvo casos de fuerza mayor, en los términos del art. 209 LCT y de acuerdo el procedimiento que disponga cada empresa a tal fin, así como también a efectos de tomar los recaudos operativos que correspondan, incluyendo la readecuación de las tripulaciones.



4.3.5 En caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional, el piloto debe informar el hecho ante su empleador, quien tiene la obligación de comunicar el accidente o enfermedad a la ART a fin de que se le brinden en forma inmediata las prestaciones médicas y asistenciales correspondientes a la contratación.

4.3.6 En los casos previstos en el 4.3.4 el piloto no podrá ser reincorporado a sus funciones hasta tanto la Autoridad Aeronáutica o ART, según corresponda, otorguen el certificado de alta, siendo excluyente, además, que el piloto cuente con el alta médica otorgada por el servicio médico y/o facultativo designado de cada Empresa.

4.3.7 En caso de accidente de trabajo que derive en incapacidad total definitiva o muerte se estará a lo dispuesto por la legislación vigente con las siguientes modificaciones:

4.3.7.1 A los efectos de las indemnizaciones correspondientes deberá considerarse período de trabajo el lapso comprendido en el Tiempo de Servicio de Vuelo. Asimismo, también estarán cubiertos los accidentes que se produzcan "in-iline" cuando el piloto se dirija o retorne a / de cumplir obligaciones que le sean encomendadas por la Empresa.

4.3.7.2 En caso de producirse el fallecimiento del piloto mientras se encuentre cumpliendo tareas relacionadas con su empleo y designadas por cada Empresa, ya sea en el interior o exterior del país, la Empresa tomará a su exclusivo cargo el traslado de los restos, como así también las erogaciones que ello demandare, hasta el lugar que indiquen sus deudos, utilizando para ello, el medio más rápido y adecuado a las circunstancias.

4.4 Licencia especial por embarazo: la Pilota en estado de embarazo, desde que cuente con la debida certificación y a partir del momento que disponga la reglamentación vigente será desafectada de vuelo hasta dos meses después del parto.

4.4.1 En caso de nacimiento pre-término se acumulará al descanso posterior todo el lapso de licencia de los CUARENTA Y CINCO (45) días que no se hubiere gozado antes del parto, de modo de completar los NOVENTA (90) días.

4.4.2 La remuneración que percibirá durante el período de licencia será el promedio establecido en el Capítulo V de esta Convención Colectiva, o el promedio de remuneraciones durante los 3 (tres) meses anteriores al comienzo de la licencia, el que sea más alto. (Incluye Items Remunerativos, No Remunerativos, Fijos, Variables, etc). Todo ello sin perjuicio de las asignaciones reconocidas por el ANSES correspondientes a la licencia por maternidad.

4.4.3 Finalizado el plazo dispuesto en los artículos 4.4 o 4.4.1 la pilota puede optar por:

- a) Reincorporarse para ser rehabilitada en la función.
- b) Quedar en situación de excedencia, por un período no inferior a TRES (3) meses ni superior a SEIS (6) meses.

4.4.4 En caso de interrupción del embarazo, alumbramiento sin vida o fallecimiento del recién nacido, la pilota tendrá derecho a que se le otorgue, en las mismas condiciones que la licencia por maternidad, un período de SESENTA (60) días a contar desde la interrupción, alumbramiento sin vida o fallecimiento del recién nacido.



4.4.5 Al finalizar la licencia post-parto (Maternidad) establecida en la LCT y/o licencia especial sin goce de haberes será rehabilitada en su función manteniendo su posición escalafonaria.

4.4.6 En el caso de que surjan opciones para cubrir vacantes durante las licencias por excedencia, y/o licencia sin goce de sueldo estipuladas en este convenio, la pilota podrá elegir por seguir con dichas licencias o cancelar las mismas para poder hacer uso de su derecho a opción.

4.5 La pilota percibirá en concepto de guardería por cada hijo menor de seis años, la suma de \$5.000 pesos mensuales media jornada, y \$7.000 pesos mensuales jornada completa, contra la correspondiente presentación de factura, este monto será actualizado en cada paritaria.

4.6 A solicitud de la pilota, y durante un lapso de DOS (2) años a partir de la fecha de parto y/o que se le otorgue la fecha de guarda, la empresa programara a la pilota atendiendo a la mejor asistencia del niño/a. (ej. No vuelos nocturnos, postas, guardias, etc.). Asimismo, programará a la pilota la misma cantidad de horas que al resto de los pilotos en su función.

4.7 Licencia Gremial: Se otorgará licencia gremial al piloto o pilotos designados para cumplir mandato o desempeñarse en cargos gremiales en APLA conforme con la legislación pertinente. Los delegados del personal de pilotos, tendrán todos los derechos que figuran en la ley número 23.551. Se deja expresa constancia que los pilotos con licencia gremial conservarán su lugar escalafonario durante todo el término de la misma.

4.8 Licencias Especiales. Serán consideradas licencias obligatorias las que establezcan las leyes vigentes, y especiales, según se detalla:

- a. Por matrimonio diez (10) días corridos.
- b. Por nacimiento dos (2) días corridos.
- c. Por fallecimiento de familiar de primer grado tres (3) días corridos.
- d. Por fallecimiento de familiar en segundo grado un (1) día.
- e. Para rendir examen en el nivel medio o universitario, dos (2) días corridos por examen, con un máximo de hasta diez (10) días por año calendario.

Las licencias mencionadas serán abonadas conforme a lo determinado por la ley.

Independientemente de las licencias acordadas y los tiempos establecidos en el presente artículo, cada empresa podrá arribar a acuerdos particulares.

4.9 Matrimonio y uniones civiles reconocidas por la ley: las licencias establecidas en el capítulo IV serán de aplicación a las parejas de igual sexo en los mismos términos y alcances. Para aquellas licencias referidas al cuidado de menores a cargo, maternidad, embarazo, adopción, excedencia, o beneficios como el de pago por guardería, y que ambos cónyuges sean empleados de la compañía, solo uno de ellos podrá hacer uso de las mismas.

4.10 En caso de adopción, la pilota podrá gozar de NOVENTA (90) días de licencia y la Empresa podrá otorgar en las mismas condiciones que la licencia por maternidad, a partir del momento que se le otorgue la guarda con fines de adopción. A la finalización de la licencia establecida, la pilota podrá solicitar una licencia sin goce de haberes, cuya extensión máxima será de DOCE (12) meses a contar a partir de la fecha que se le otorgue la guarda.



4.11 El piloto podrá solicitar licencia extraordinaria, sin goce de remuneraciones y la Empresa podrá acceder a la misma, siempre que la actividad de vuelo programada lo permita y existan razones de interés recíproco que lo justifiquen.

4.12 En aquellos casos en que no obstante haber cumplido el piloto con el trámite para la renovación de su Certificación Médica Aeronáutica, con la debida anticipación y no fuese renovada antes de su vencimiento, ya sea por dificultades o demoras debidas al servicio médico de aeronáutica o por la realización de exámenes especiales o la repetición de los de rutina que este servicio requiera, se concederá al piloto tantos días de licencia como fuese necesario hasta la fecha de renovación sin afectar la licencia reglamentaria o días libres, según normas y leyes vigentes.

Durante este periodo el piloto percibirá las retribuciones que correspondiere, al promedio de haberes de los últimos 6 meses.

The image shows several handwritten signatures in black and blue ink. There are five distinct signatures: one on the left, one in the middle-left, one in the middle-right, one below the middle-right, and one at the bottom center. The signatures are stylized and vary in color.

## CAPÍTULO V

### 5. Remuneraciones y Compensaciones

5.1 Remuneración total: está integrada por los siguientes conceptos:

a. **Sueldo Base:** \$ 157.000,00

b. **Adicional Categoría de Aeronaves:**

- Hélices:
  - a) De 20 asientos o similar MTOW, 80%
  - b) De 21 a 50 asientos o similar MTOW, 95%
  - c) Más 51 asientos o similar carguero, 100%
- Reactores:
  - a) De 20 asientos o similar MTOW, 125%
  - b) De 21 a 75 asientos o similar MTOW, 130%
  - c) De 76 y hasta 146 asientos o similar MTOW, 140%
  - d) De 137 y hasta 194 asientos o más o similar MTOW, 150%
  - e) De 195 y hasta 240 asientos o más similar MTOW, 160%
  - f) De 241 o más asientos o similar MTOW 175%

c. **Adicional Función Comandante:** 40% (Cuarenta por ciento) de la suma de a+ b

d. **Adicionales fijos:**

1. *Instructor* 15% del sueldo base
2. *Inspector Reconocido* 15% del sueldo base

e. **Adicionales variables:**

1. Hora Flex: Cmte: \$ 10.000,00 – Primer Oficial: \$ 8.000,00
2. Reprogramación: Cmte: \$ 8.500,00 – Primer Oficial: \$ 6.000,00
3. Horas instrucción/inspección: \$ 8.000,00
4. Sobrepaso Escalonario

f. **Otros adicionales:**

- a. Antigüedad en la Empresa: 1% sobre sueldo base
- b. Compensaciones Legales

5.2 Las estructuras salariales, fórmulas de cálculos, y denominaciones sobre remuneración, compensaciones y adicionales establecidas en el presente capítulo, no reemplazan ni modifican, aquellas que hayan sido acordadas entre APLA y cada empresa, en forma previa a la firma del presente convenio y/o las que se acuerden a futuro entre APLA y cada empresa en forma individual.



## CAPÍTULO VI

### **6. Viáticos y Reintegros por Gastos de Servicio**

**6.1** Los viáticos y reintegros por Gastos de Servicio dispuestos en el presente capítulo serán percibidos por los pilotos independientemente de sus habereas normales, no siendo considerados remuneración.

Dichos importes no cotizarán al sistema de Seguridad Social en el marco de lo dispuesto por el art. 106 última parte de la LCT.

Los valores, términos y condiciones deberán ser acordados entre el sindicato y cada empresa.

**6.2** El importe del viático por gastos de alimentación será igual para cualquier piloto cualquiera sea su función.

**6.3** Se establece el pago en concepto de viáticos "día de servicio" de vuelos regulares, que será percibido para cubrir los gastos de alimentación que demanden la concurrencia a tomar servicio para los vuelos, asistencia a cursos teóricos de instrucción, capacitación, información o divulgación técnica o administrativa citados por parte de la Empresa, siempre que cualquiera de estas actividades invada algún horario de los mencionados en el artículo siguiente.

#### **6.4 Gasto de Alimentación.**

**6.4.1** Se establece el reintegro por gastos de alimentación por cada día en que el piloto cumpla Tiempo de Servicio de Vuelo cuando dicho tiempo inicie, transcurra o finalice en los siguientes horarios:

-Almuerzo 12.00 hs. a 14.00 hs.

-Cena 20.00 hs a 22.00 hs. (locales)

Se considerará el reintegro para asistencia del piloto a cursos de instrucción u otra actividad dispuesta por la empresa, pactándose la modalidad de implementación de dicho reintegro para esta y otras actividades del piloto.

**6.5** Cuando el piloto se encuentre fuera de base con motivo del cumplimiento de su función, corresponderá el pago del viático de escala, valores, términos y condiciones de su implementación deberán acordar de común acuerdo con la entidad gremial.

En estos casos el piloto no percibirá el importe establecido en el punto 6.1.

**6.6** Cuando se cumplan las previsiones del Pernocite Imprevisto o Extensión de Posta, de acuerdo al punto 3.19 del presente convenio, corresponderá el pago de una suma adicional a la prevista para los gastos de alimentación en concepto de viáticos para afrontar los gastos derivados del imprevisto.

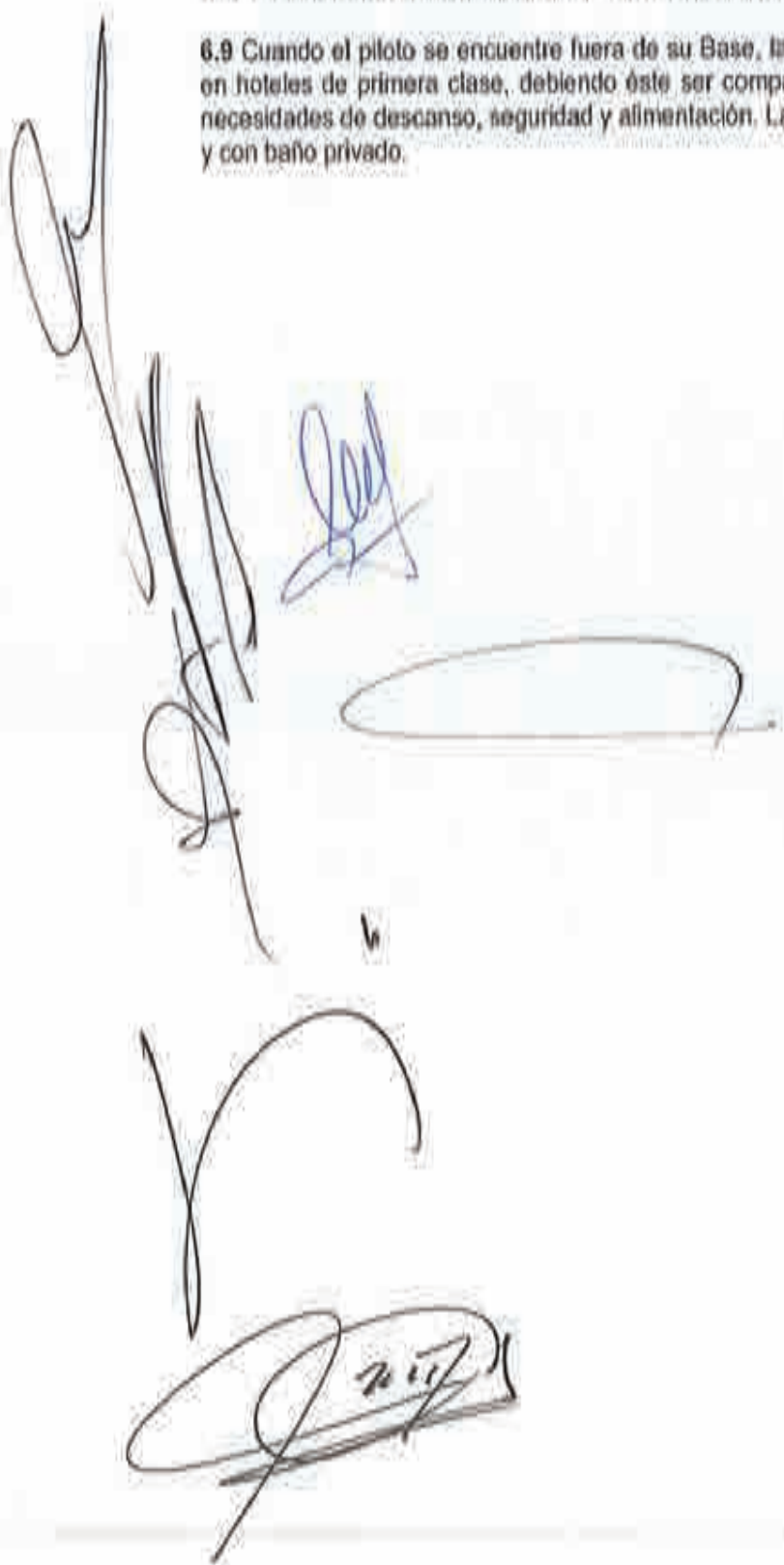
El importe que corresponda reconocer por dichas circunstancias será acordado por cada Empresa con la APLA.

**6.7** La Empresa se hará cargo de todos los gastos incidentales que por razones de servicio realicen los pilotos tales como: certificados de vacunación, pasaporte, visas y habilitaciones psicofisiológicas o aeronáuticas.

**6.8** Comisiones de servicio: El personal de pilotos en comisión de servicio percibirá los viáticos correspondientes detallados en el presente capítulo según corresponda independientemente de

sus haberes normales y en concepto de adelanto, los reintegros por gastos de servicio que en función del lugar de destino le fije la Empresa, los que se harán efectivos al comenzar la comisión, en moneda del país en que se realice o en dólares americanos y en un solo monto por el total estimado de días que demande. Dicha compensación no cotizará al sistema de Seguridad Social en el marco de lo dispuesto por el Art. 106 última parte de la LCT.

6.9 Cuando el piloto se encuentre fuera de su Base, la Empresa deberá suministrar alojamiento en hoteles de primera clase, debiendo éste ser compatible con su jerarquía y adecuado a sus necesidades de descanso, seguridad y alimentación. La ubicación del piloto deberá ser individual y con baño privado.



The image contains several handwritten signatures and marks. On the left side, there is a large, vertical signature in black ink. To its right, there is a smaller signature in blue ink. Below these, there is a large, horizontal signature in black ink. At the bottom, there is another signature in black ink, which appears to be a stylized name. There are also some smaller, less distinct marks and scribbles scattered around the main signatures.



## CAPÍTULO VII

### **7. Carrera Profesional**

7.1 El personal de pilotos será agrupado en un único escalafón: PILOTOS.

7.2 El personal de pilotos ingresante será escalafonado por orden de antigüedad en la carrera. En caso de reingresos no se tendrá en cuenta dicha antigüedad.

7.3 El ingreso del piloto se producirá en la última categoría y función en las aeronaves de la Empresa, salvo que a la finalización de una adjudicación quedaren plazas sin cubrir en otra categoría o función. Establecido el grupo de pilotos ingresantes, los mismos pasarán a integrar el escalafón de pilotos de cada Empresa, a partir de la última posición.

7.4 En casos de ingresos grupales, tendrá prioridad escalafonaria el piloto mejor calificado por el promedio de exámenes de ingreso y habilitación y a igualdad de calificaciones, el de más experiencia profesional.

Cada empresa establecerá el orden de mérito escalafonario mencionado en el presente inmediatamente después de cumplimentado el proceso de exámenes de ingreso y habilitación de los postulantes.

7.5 Los movimientos generales en el escalafón de pilotos se regirán por las siguientes normas:

7.5.1 La carrera de piloto está integrada de acuerdo con las aeronaves que opera la Empresa iniciándose con la función de Primer Oficial/Copiloto en la categoría de la aeronave de menor porte, hasta la de porte superior, continuando por la función de Comandante de la aeronave de menor porte, hasta la de porte superior.

7.5.2 Para cubrir las vacantes se publicarán las opciones en los medios usuales de comunicación utilizados por la Empresa fijándose un plazo de anticipación mínimo.

7.5.3 Se establecerá el tiempo mínimo, entre el llamado a Opción, y su fecha límite para optar.

7.5.4 El plazo fijado para el punto anterior será el mismo plazo, que tendrá cada empresa para asignar -por escrito- las vacantes correspondientes a quienes satisfagan los requisitos legalmente exigibles.

7.5.5 Las plazas vacantes se adjudicarán, siempre que se encuentren reunidos los requisitos técnico profesionales exigidos en la opción, por orden prioritario de escalafón, atendiéndose a lo determinado en los artículos de este Convenio.

Los plazos se determinarán de común acuerdo entre el sindicato y cada empresa.

7.6 El reequipamiento o el ingreso de aeronaves de características substancialmente diferentes a las que se encuentren afectadas a cada Empresa, que implique la adaptación parcial del presente Convenio en cuanto a esa categoría, sin que ello afecte su estructura integral. En tal caso, será necesario arribar a un acuerdo al respecto entre cada empresa y APLA.

7.7 Una vez otorgada la vacante, el piloto contará con CINCO (5) días -desde su notificación- para rechazarla.

7.8 Finalizado un proceso de llamado a opción, si aún quedasen vacantes de pilotos a cubrir, por no cumplirse los requisitos previstos en la opción, cada Empresa puede incorporar pilotos siempre y cuando la necesidad operativa lo amerite -previo acuerdo con APLA (comisión de desarrollo profesional) -. Podrán aplicarse medidas de excepción sobre las exigencias establecidas para desempeñarse en las funciones y categorías que provocaron el llamado.

7.9 Si por cuestiones excepcionales, se otorgase vacantes a pilotos ubicados escalafonariamente por debajo de otros que cumplan con todas las exigencias establecidas del caso, y que también hubiesen optado en el llamado, cada empresa abonará el correspondiente sobrepaso escalafonario, hasta tanto el sobrepasado alcance la función o categoría que le hubiese correspondido, de no existir aquellas excepcionalidades.

7.10 Los cursos emergentes por las opciones otorgadas, también deberán ser impartidos siguiendo el orden que el escalafón establece. Salvo situación debidamente justificada.



## CAPÍTULO VIII

### **8. Franquicias de Pasajes para Pilotos**

**8.1** Constituye un requisito indispensable -para ser beneficiario del presente régimen- encontrarse en relación de dependencia al momento de usufructuar el pasaje. El piloto jubilado tendrá como beneficio similar al activo.

**8.2** La empresa otorgará un (1) pasaje sin cargo, durante cada periodo de vacaciones anuales, con plaza confirmada, para el titular y su grupo familiar.

**8.3** La empresa otorgará dos (2) pasajes sin cargo, con plaza confirmada para los beneficiarios del titular - por año calendario.

**8.4** Beneficiarios:

- a. Personal soltero: padres, hermanos.
- b. Personal casado: cónyuge e hijos.
- c. Personal divorciado: hijos.

**8.5** Los familiares no deberán viajar -necesariamente- con el mismo destino, ni en la misma oportunidad que el empleado.

**8.6** Se establece expresamente que el beneficio concedido en el presente, es personal e intransferible.

**8.7** La no utilización del o los pasajes por parte del empleado - en cualquiera de los periodos mencionados- no significará, ni acarreará compensación alguna de dinero.

**8.8** Tampoco será compensable la no utilización de dichos pasajes - en caso de producirse la desvinculación de la empresa.

**8.9** Durante todo el periodo de licencia por maternidad, del personal femenino, se extenderán pasajes para el titular y su grupo familiar.

**8.10** El titular y sus beneficiarios, podrán acceder a pasajes ilimitados, sujetos a espacio, conforme el procedimiento empresario aplicable a tal efecto, abonando el 10 % de la tarifa además de las tasas e impuestos correspondientes. A los efectos de facilitar la operatoria de la presente franquicia, cada titular deberá presentar un listado indicando nombre y apellido completo, DNI y demás datos personales -de sus beneficiarios- para la emisión del pasaje.

**8.11** El piloto jubilado de cada empresa tendrá acceso al beneficio del presente punto con características similares al del activo.

**8.12** La empresa deberá establecer una norma/procedimiento a los fines de la instrumentación del presente capítulo, debiendo notificar al personal alcanzado y al sindicato, sin perjuicio de aquellos que ya se encuentren vigentes a la firma del presente.

**8.13** Queda convenida la expresa prohibición de comercializar estos pasajes.

## CAPÍTULO IX

### **9. Comisión Paritaria de Interpretación**

**9.1** Créase en el ámbito de la presente Convención Colectiva, la Comisión Paritaria de Interpretación, conforme lo dispuesto en el Capítulo 2 de la Ley 14.250. La misma tendrá la facultad de interpretar con alcance general:

- a) Los contenidos de los artículos de la presente convención, así como también intervenir en las controversias individuales que se susciten por aplicación de los mismos. Si la decisión de la misma significase modificar los efectos de este Convenio se le dará intervención al MTSS a los efectos de su homologación, momento en el cual entrará en vigencia adquiriendo en este caso dicho pronunciamiento rango convencional.
- b) Intervenir en aquellos casos donde un cambio en la modalidad de trabajo justifique una reinterpretación de alguna de las cláusulas reguladas en la presente convención y/o la reglamentación vigente.

**9.2** Procedimiento: Se regirá en principio por lo determinado en el Art. 14 de la Ley N° 14.250.

**9.3** Sin perjuicio de lo expuesto las partes convienen el siguiente procedimiento:

- a) La parte solicitante deberá notificar a la otra la voluntad de convocarla en un plazo no mayor a las CUARENTA Y OCHO (48) horas acompañando temario, fijándose la primera reunión dentro de los TRES (3) días hábiles siguientes.
- b) La Comisión deberá expedirse dentro de los CINCO (5) días hábiles posteriores a contar de la primera reunión.
- c) Si la otra parte se negare a integrar la Comisión en los plazos antes indicados, la parte requirente podrá plantear directamente la posición ante la autoridad administrativa de aplicación, a los efectos que correspondiere.



## CAPÍTULO X

### **10. Comisión de Desarrollo Profesional**

**10.1** La Comisión de Desarrollo Profesional, en adelante CDP, será un órgano de cada EMPRESA alcanzada por la presente Convención Colectiva y tendrá como funciones atender lo relacionado con todo lo que haga al desarrollo de la carrera profesional de los pilotos. Las resoluciones que se aprueben por unanimidad serán vinculantes para las partes. En caso de no coincidencia, esto no será una limitación para el accionar futuro de las partes.

**10.2** La Comisión de Desarrollo Profesional se compondrá por hasta TRES (3) miembros por cada una de las representaciones y se reunirá válidamente a solicitud de cualquiera de las partes con la presencia como mínimo de un integrante de cada una de ellas.

**10.3** La Comisión de Desarrollo Profesional podrá requerir la cooperación de asesores a fin de solucionar dificultades que se presentan durante las distintas etapas de instrucción y/o entrenamiento o cuando se traten temas que hacen al desarrollo de la carrera profesional del piloto.

**10.4** Serán funciones de la Comisión de Desarrollo Profesional:

- a) Actuar en todos aquellos casos contemplados o no, en el presente Convenio, sobre las cuestiones que hagan al desarrollo profesional.
- b) Cualquier otro tema que en el marco de lo normado en el art. 10.1, cualesquiera que las partes propongan para su tratamiento.

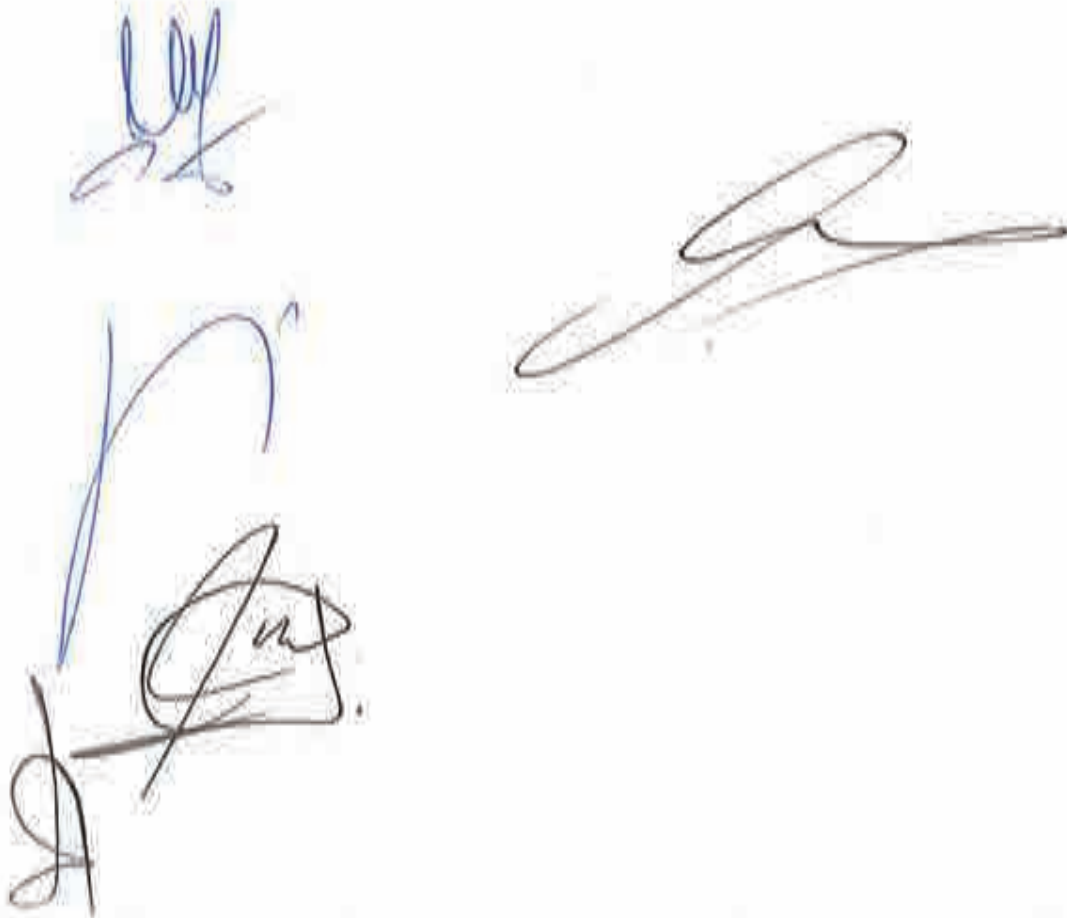
## CAPITULO XI

### **11. Disposiciones generales**

**11.1** La creación de nuevas condiciones de trabajo, sus remuneraciones y demás estipulaciones correspondientes, serán materia en su caso, de acuerdo colectivo entre cada Empresa y A.P.L.A. en todo lo que se refiere a la especialidad de pilotos, en los términos del art. 18, inciso primero de la Ley 14.250 (T.O. Decreto 1135/04), habilitando el presente a la regulación, aplicación y/o interpretación por el ámbito de empresa de lo aquí acordado como ámbito general.

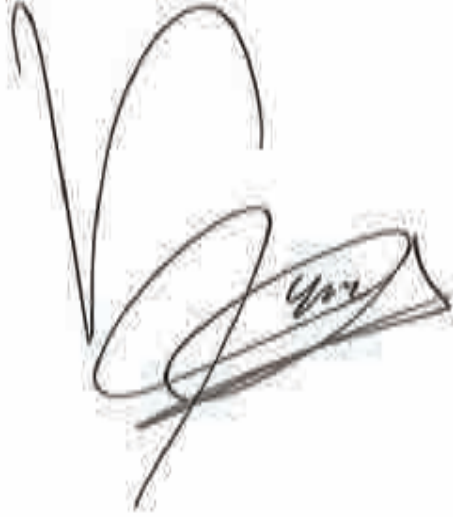
**11.2** Son de aplicación supletoria y necesaria todas las disposiciones de orden público que, en materia laboral y previsional, regulan las relaciones entre cada Empresa y los pilotos, como así también aquellas contenidas en la normativa aeronáutica vigente. En caso que existiesen modificaciones de ésta última normativa específica, las partes deberán tratar su aplicación y/o implementación en la Comisión de Desarrollo Profesional, requiriendo de acuerdo en dicho ámbito.

**11.3** En atención a la dinámica que merece el tratamiento y la actividad que se regula en la presente Convención Colectiva corresponderá considerar que la modificación de la normativa que rige la misma, implicará la obligación de las partes de constituir una comisión paritaria para tratar su readecuación en línea con el contenido que surja de dicha reglamentación.

The image shows several handwritten signatures. On the left side, there are three distinct signatures in blue ink, stacked vertically. On the right side, there is a single, larger signature in black ink. The signatures are stylized and cursive.



**TITULO III**  
**EMPRESAS NO REGULARES**



## CAPÍTULO I

### **Ambito de aplicación**

1.1. A los efectos de su aplicación, el presente título alcanzará a todo el personal que sea titular de una licencia aeronáutica de piloto vigente y que se encuentre prestando servicio en una empresa de transporte aéreo no regular alcanzadas en la normativa RAAC 136.

1.2. Quedan alcanzados por el presente convenio los pilotos de helicópteros, considerando las particularidades del tipo de prestación de los mismos, por lo que al respecto las partes se comprometen a negociar un capítulo especial para los pilotos y empresas de helicópteros.

The image shows several handwritten signatures and marks. On the left, there is a vertical signature in black ink. In the center, there are two more signatures: one in black ink and one in blue ink. To the right of these, there is a large, horizontal, oval-shaped mark in black ink. Below these, there is a large, stylized signature in black ink that appears to be 'MIA' or similar, with a horizontal line underneath it.



## CAPITULO II

### **Definiciones**

**2.1** Las definiciones que se detallan en el presente capítulo no excluyen definiciones parciales que se entiendan contenidas en todas y cada una de las cláusulas del presente convenio.

**2.2** Cuando la interpretación del texto del CCT se prestare a soluciones dudosas, se aplicará lo previsto en el Capítulo X.

**2.3 ANTIGÜEDAD:** A los efectos de todos los beneficios legales (vacaciones, licencias especiales, indemnizaciones, etc.) es el tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso y permanencia en la Empresa.

**2.4 APLA.** (Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas) Asociación de primer grado que agrupa a los profesionales pilotos, con ámbito de actuación en todo el territorio nacional argentino.

**2.5 ASCENSO:** Movimiento de un Piloto a otra categoría o jerarquía superior.

**2.6 BASE:** Lugar donde la Empresa tiene un Centro de Operaciones al cual se encuentra afectado en forma permanente el Piloto.

**2.7 COMANDANTE (CTE):** Piloto designado por la Empresa como responsable de la conducción de la aeronave a su cargo. Asume el ejercicio de sus funciones específicas en representación de la Empresa.

**2.8 DIA CALENDARIO:** Intervalo completo de tiempo, que corre de medianoche a medianoche

**2.9 DIA DE SERVICIO:** Día calendario durante el cual -el Piloto- desarrolla cualquier actividad, obligación o tarea programada, relacionada con su empleo.

**2.10 DIA HORARIO:** Intervalo de 24 horas consecutivas.

**2.11 DOCUMENTACIÓN PERSONAL:** se refiere al DNI, pasaporte, visas y cédula de identidad.

**2.12 DOCUMENTACIÓN PROFESIONAL:** se refiere a la licencia de vuelo, libro de vuelo, certificado psicofisiológico emitido por el INMAE, Institución o médico habilitado, credencial aeroportuaria, certificado de operador radiotelefonista restringido y toda nueva habilitación o curso que sea requerida en el futuro para el cumplimiento de las tareas inherentes a su trabajo.

**2.13 FUNCIÓN:** Concepto para distinguir las tareas de las jerarquías, siendo las funciones Comandante y Primer Oficial.

**2.14 INSPECTOR RECONOCIDO:** Es el Piloto, designado por la Empresa y reconocido por la autoridad aeronáutica, para evaluar y verificar a los Pilotos en relación a los procedimientos técnicos y operativos -en tierra, simulador y en vuelo- de acuerdo a las normas establecidas. Será un piloto activo que revista en el escalafón de la Empresa.



**2.15 INSTRUCTOR:** Es el Comandante, que instruirá, evaluará y verificará a otros pilotos y de su misma categoría, en los procedimientos técnico- operativos en tierra, y en vuelo, de acuerdo a las normas que determine la autoridad competente y la Empresa.

**2.16 INSTRUCCIÓN DE VUELO:** Es la efectuada en un vuelo especial, a cargo de un Piloto Instructor.

**2.17 INSTRUCCIÓN O HABILITACIÓN EN RUTAS O ÁREAS:** Es la efectuada en vuelo por un Piloto Instructor, con la finalidad homónima específica.

**2.18 MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE):** manual elaborado por la empresa y visado por la autoridad aeronáutica, que contiene procedimientos, instrucciones y orientación que permite al personal encargado de las operaciones, desempeñar sus funciones.

**2.19 PERNOCTE IMPREVISTO:** Cuando al piloto se le programe un vuelo ida y vuelta en el día, y por circunstancias ajenas a su voluntad, deba pernoctar fuera de su base.

**2.20 PILOTO:** Persona empleada por la Empresa para cumplir -a bordo de sus aeronaves- tareas profesionales inherentes a su licencia y habilitación, y conforme a los términos de este Convenio.

**2.21 PRIMER OFICIAL:** Piloto de la Empresa designado para asistir y/o realizar tareas de vuelo, según la habilitación pertinente, al comandante.

**2.22 TIEMPO DE DESCANSO:** Es el tiempo durante el cual, se releva al Piloto de todas las tareas y obligaciones relacionadas con su actividad, al finalizar su tiempo de servicio.

**2.23 TIEMPO DE SERVICIO:** Es el periodo durante el cual el Piloto está a disposición de la Empresa para desarrollar actividades, obligaciones y/o tareas relacionadas con su empleo.

**2.24 TIEMPO DE SERVICIO DE VUELO:** Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo. Se calculará desde una hora antes al horario establecido o previsto de la iniciación del vuelo o serie de vuelos, hasta media hora después de finalizado el o los mismos, o lo que determine la reglamentación vigente.

**2.25 TIEMPO DE VUELO:** Es el lapso total transcurrido desde el momento en que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza con el objeto de despegar, y hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo. (Este tiempo es sinónimo de "calza a calza").

**2.26 VERIFICACIÓN DE RUTAS:** Es un vuelo, en el cual, la tripulación, es chequeada respecto de sus conocimientos y desempeño habitual, debiendo esta, ser la titular del vuelo en la documentación correspondiente. El Inspector Reconocido se desempeñará como observador.

Estas definiciones no excluyen otras que surjan del articulado del presente Convenio.



## CAPITULO III

### **Derechos y Obligaciones**

3.1 La EMPRESA designará al o los pilotos de acuerdo a sus requerimientos técnicos, operativos y económicos. Designará un Comandante y un Copiloto.

3.2 Tendrá derecho exclusivamente al uso del título y atribuciones de Comandante, el piloto que revista en carácter de tal y mientras se encuentre cumpliendo dicha función en la aeronave para la cual fue designado.

3.3 El Comandante es responsable de la conducción y maniobra de la aeronave según los derechos y obligaciones determinados por la normativa vigente, y el Manual de Operaciones de la Empresa.

3.4 El Comandante es, durante el vuelo, el representante legal de la Empresa en los términos del Capítulo XI, título V del Código Aeronáutico.

3.5 Los pilotos desempeñarán a bordo de las aeronaves, las tareas que correspondan, de acuerdo con las reglamentaciones vigentes, la posibilidad del equipo de vuelo, el Manual de Operaciones de Empresa y las normas de este Convenio en todo cuanto sea compatible con las operaciones.

3.6 El piloto podrá ser designado, con su expresa conformidad, para desempeñarse en una categoría y/o función diferente a aquella que reviste como titular.

3.7 El piloto es el responsable de iniciar los trámites para mantener al día su documentación personal y profesional con la debida antelación a fin de no perjudicar la operatoria de la Empresa.

3.8 Ningún piloto será obligado a pagar por el uso de cualquier equipo o avión que se requiera para su adiestramiento o el cumplimiento de sus tareas profesionales en la Empresa.

3.9 En las escalas del interior y del exterior, el transporte entre el aeropuerto y el lugar que la Empresa fijó como alojamiento, estará a cargo de la Empresa.

3.10 La Empresa cubrirá los riesgos que pueda sufrir el avión, la tripulación o terceros (título VII, Cap.2 del Código Aeronáutico) por cualquier siniestro derivado de la conducción de la aeronave sin que quepa acción directa o de recupero contra el piloto, salvo los casos de dolo o culpa grave de éste y sin perjuicio de las sanciones que le correspondieren, con arreglo a las disposiciones pertinentes.

3.11 En caso de pernocte imprevisto, la Empresa compensará al Piloto de acuerdo a los establecido al cap. VII del presente Convenio.

3.12 La Empresa se obliga a descontar las cuotas que establecen los Estatutos de APLA. Las cantidades descontadas a los pilotos por cuotas, prestaciones o servicios de previsión social de la Asociación, serán entregadas a la tesorería de APLA debidamente desglosadas por cada concepto y piloto, dentro de los quince (15) días siguientes al pago mensual, mediante el recibo correspondiente. Este servicio de la Empresa será gratuito para APLA. En caso de nuevos



conceptos a descontar por la Empresa, a fin de evitar exceder la capacidad técnica administrativa de la misma, se analizará entre las partes a fin de determinar su factibilidad.

**3.13** Se establece una Contribución de Solidaridad a cargo de todos los pilotos que queden alcanzados por el presente convenio colectivo de trabajo, en los términos del art. 9, segundo párrafo de la ley 14.250, equivalente al 1% (UNO) del salario bruto mensual, destinado a conformar un Fondo para la gestión y el posterior control del efectivo cumplimiento y correcta aplicación del convenio para todos los beneficiarios sin excepción, al desarrollo de la acción social, la administración y gestión de la capacitación, y a la gestión del debido cumplimiento de los procesos relacionados con el escalafón vigente en cada una de las empresas.

A tal efecto, cada una de las empresas empleadoras actuarán como agente de retención de la Contribución de Solidaridad, cuyo importe mensual será absorbido hasta su concurrencia por las cuotas de afiliación de los pilotos afiliados a la entidad sindical signataria de este Convenio Colectivo, debiéndolas depositar en la cuenta de APLA, en el plazo de 15 días de la fecha de pago de los salarios.

**3.14 Inc a)** Los empleadores comprendidos dentro de las provisiones de la presente Convención Colectiva de Trabajo, deberán efectuar — en forma mensual — una contribución a la Cámara de Empresas de transporte aéreo no regular, por empresa, de pesos veinticinco mil mensuales (\$ 25.000)

**Inc. b)** El valor de esta contribución se incrementará en el mismo porcentaje en que se incrementen los salarios básicos del Convenio Colectivo de Trabajo. Si por cualquier causa ajena a la voluntad de las partes, fuera suspendida o en su caso suprimida la negociación paritaria, el valor de la contribución se incrementará en el mismo porcentaje en que por disposiciones del poder público se incrementen los salarios básicos de los convenios vigentes al momento de dicha eventual congelación.

**Inc. c)** Los fondos provenientes de esta contribución serán destinados por la entidad empresarial para cumplimentar los propósitos y objetivos fundamentales consignados en su Estatuto Social, dirigidos a todas las empresas de la actividad, abstracción hecha de que las mismas sean o no afiliadas a la Cámara de Empresas de transporte aéreo no regular. Entre otros propósitos y objetivos se pueden mencionar: la implementación de programas de capacitación técnica de los pilotos; gestión de programas de calidad; programas de innovación y desarrollo tecnológico; información estadística; análisis económicos; promoción de nuevas actividades relacionadas; capacitación en condiciones laborales adecuadas, capacitación en seguridad, etc.

**Inc. d)** La contribución empresarial establecida en el Inc. a) deberá ser depositada dentro de los quince (15) días del mes siguiente al que corresponda el aporte, en la cuenta bancaria perteneciente a la Cámara de Empresas de transporte aéreo no regular. La mora por incumplimiento de la obligación precedentemente pactada se producirá de pleno derecho y por el solo transcurso del término para realizar los depósitos, y se ajustarán los saldos impagos en legal forma tomando en cuenta el interés correspondiente a la tasa activa del Banco de la Nación Argentina.

**3.15** Cada Empresa realizará a la entidad sindical en los términos de los Artículo 9 de la Ley 14.250 y 9 de la Ley 23-551 reglamentado por el Artículo 4 del Decreto N°467/88, sobre su nómina de pilotos afectados, un aporte empresario equivalente al CERO COMA CINCO POR CIENTO (0,5%)



del monto del salario remunerativo de cada uno de sus pilotos, la que se destinará a obras de carácter social, asistencial, previsional o cultural, en interés y beneficio de los trabajadores comprendidos en el ámbito de representación de la asociación sindical. Todos aquellos aportes empresarios que sean destinados al Sindicato, para actividades de carácter social, asistencial, previsional o cultural y que han sido acordados en forma previa a la firma del presente o acuerden individualmente entre el sindicato y cada empresa signataria, serán compensados hasta su concurrencia con el aporte empresario previsto ut supra. -



## CAPITULO IV

### **Prestaciones de Servicio**

4.1 La actividad del piloto se regulará según lo establecido en las reglamentaciones aeronáuticas y en las particularidades definidas, tanto en este Convenio, como en el MOE.

4.2 Limitaciones al tiempo de servicio: la sumatoria de los tiempos de prestaciones de servicio no excederán el límite de 220 horas mensuales. Se establecen los siguientes casos particulares:

- a) Tiempo máximo de servicio por traslados en comisión de servicio o posicionamiento: 28 horas.
- b) Cursos teóricos: hasta 8 horas -clase- diarias.

4.3 Los días de vuelo, traslados, a confirmar, de instrucción teórica, en adiestrador terrestre o en vuelo, habilitación, verificación de cualquier tipo, concurrencia a exámenes médicos de control, reuniones de asistencia obligatoria convocadas por la Empresa, en todos los casos dispuestos por la Empresa para dar cumplimiento a los vuelos, se realice o no la actividad de vuelo prevista, se considerarán días de servicio.

4.4 El tiempo de servicio transcurrido en los cursos de simulador se considerará desde una hora antes a la iniciación de la sesión de vuelo hasta media hora después de la finalización. El tiempo de vuelo a los efectos de la programación se considerará al CINCUENTA (50%) por ciento y de acuerdo a la reglamentación vigente y a efectos del pago se considerará al CIEN (100%) por ciento.

4.5 El cómputo del tiempo de servicio de vuelo será considerado según reglamentación vigente.

4.6 **Cursos teóricos:** el tiempo transcurrido en los cursos teóricos se considerará tiempo de servicio, computándose desde el inicio hasta su finalización, tanto para el piloto alumno como para los pilotos instructores.

4.7 En ningún caso la Empresa abonará, ni el piloto cobrará excedente mensual, trimestral o anual de actividad cumplida, entendiéndose por excedente los tiempos superiores a los máximos reglamentarios.

4.8 El cómputo de los horarios estipulados en este Convenio se efectuará de la siguiente forma:

Calza a calza estandarizada: Los vuelos tendrán un tiempo de vuelo que se computará en forma estandarizada y que son el resultado de los promedios del ejercicio anterior, sobre la actividad computada "calza a calza".

4.9 Cuando la Empresa decida incluir un pernocte para un vuelo que o un pernocte en una zona climática opuesta a la prevista, o prolongar la estadia fuera de base en más de la mitad del tiempo programado, lo pondrá en conocimiento del piloto antes de que éste salga de su domicilio. En caso que el aviso se le diera con posterioridad, el piloto podrá requerir que se le traslade a su domicilio, para proveerse de los elementos necesarios. La Empresa podrá acceder a lo requerido o caso contrario considerará pernocte imprevisto.



4.10 Cada vez que el piloto deba presentarse para efectuar un reconocimiento médico para renovar su habilitación psicofisiológica, deber gozar de DOCE (12) horas libres previas al día del examen.

El piloto avisará a la Empresa con la debida antelación, a los efectos de no producir modificaciones o alteraciones en los vuelos que se tengan que despachar.

A collection of handwritten signatures in black and blue ink, arranged in a loose cluster on the left side of the page. The signatures are stylized and cursive.A single handwritten signature in black ink, located at the bottom right of the page. It is a simple, cursive mark.

## CAPÍTULO V

### **Licencias:**

**5.1** Los pilotos podrán tener derecho a las siguientes licencias y descansos:

- a) Vacaciones Anuales
- b) Descanso estación opuesta
- c) Descanso mínimo mensual.
- d) Descanso mínimo semanal (36 horas consecutivas)
- e) Licencia por enfermedad o accidentes.
- f) Licencia por maternidad.
- g) Licencia gremial.
- h) Licencia especial deportiva.
- i) Licencias especiales.
- j) Licencias sin goce de sueldo

**5.2 Vacaciones Anuales y Opuestas:** son obligatorias.

**5.2.1** Los pilotos comprendidos en el presente Convenio, tendrán derecho a TREINTA (30) días consecutivos de descanso/vacaciones anuales, a partir de los VEINTE (20) años de antigüedad gozará de TREINTA Y CINCO (35) días consecutivos. Las partes podrán acordar tomarlas en periodos no inferiores a quince días. Estas vacaciones no podrán ser interrumpidas salvo causas de fuerza mayor contempladas en la legislación vigente o mediando común acuerdo. La Empresa programará dichas vacaciones con una antelación mínima CUARENTA Y CINCO (45) días de antelación.

**5.2.2 Descanso Estación Opuesta:** En cualquier momento del año, a solicitud el piloto y teniendo en cuenta la conveniencia operativa de la empresa, dispondrá, además de DIEZ (10) días consecutivos de descanso, de la siguiente forma:

1. Durante esos DIEZ (10) días deberá ser excluido de toda actividad de vuelo y de servicio.
2. El uso de los DIEZ (10) días de descanso es un derecho del piloto que la Empresa está obligada a otorgar.

**5.2.3** La vacación anual y el descanso en la estación opuesta se inicia una vez cumplido el descanso correspondiente a la actividad previa.

#### **5.2.4 Descanso Mínimo Mensual**

En cada mes calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de DIEZ (10) días calendario de descanso para los meses que cuenten con TREINTA (30) días o menos y de ONCE (11) días calendario de descanso para los restantes meses, de los cuales por lo menos OCHO (8) deben ser de descanso en base. De estos últimos para servicios de cabotaje y países limítrofes - TRES (3) deben ser continuados, y para los demás servicios internacionales, CUATRO (4) serán continuados.

**5.2.5 Enfermedades o accidentes:** Las partes acuerdan como régimen de licencia por enfermedad o accidente las siguientes cláusulas:



5.2.6 Corresponderá licencia por el término del artículo 208 de la Ley de Contrato de Trabajo, en el caso de enfermedades o accidentes inculpables que sufra el piloto.

5.2.7 El piloto tendrá derecho a la libre elección de su médico, pero estará obligado a someterse al control que se efectúe por el facultativo designado por la Empresa.

5.2.8 Los plazos de enfermedad o accidente y de conservación de empleo estarán regidos por las disposiciones contenidas en la Ley de Contrato de Trabajo y la Ley de Riesgos de Trabajo, durante los cuales, el piloto continuará percibiendo el salario mensual promedio de los últimos seis (6) meses, con más los incrementos que correspondan.

5.2.9 En caso de enfermedad, el piloto notificará inmediatamente a Operaciones o a su Jefatura, para permitir la readecuación de las tripulaciones de conformidad con los procedimientos establecidos por la Empresa a tal efecto.

5.2.10 En caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional se procederá de acuerdo con la ley vigente notificando a la Aseguradora de Riesgos de Trabajo.

5.2.11 En los casos previstos en 5.2.10 el piloto no podrá ser reincorporado a sus funciones hasta tanto la Autoridad Aeronáutica, ART, o la Empresa, según corresponda, otorguen el certificado de alta. Con anterioridad a esa circunstancia y por dictamen de la Junta Médica de la Empresa, el piloto podrá ser destinado a puestos terrestres acordes con sus aptitudes profesionales, y hasta tanto se cumplieran los términos previstos en la normativa aplicable al caso.

5.2.12 En caso de accidente de trabajo, que derive en incapacidad total definitiva o muerte se estará a lo dispuesto por la legislación vigente con las siguientes modificaciones.

5.2.13 A los efectos de las indemnizaciones correspondientes, deberá considerarse periodo de trabajo el lapso que medie desde el instante de comienzo del transporte pre-aéreo hasta finalizar el post-aéreo, que se efectúa con motivo del cumplimiento de las funciones del piloto. Asimismo, también estarán los accidentes que se produzcan cuando el piloto se dirija a cumplir obligaciones que le sean encomendadas por la Empresa.

5.2.14 En caso de producirse el fallecimiento del piloto en ocasión de la prestación del servicio, ya sea en el interior como en el exterior del país, la Empresa tomará a su exclusivo cargo el traslado de los restos, como así también las erogaciones que ello demandare, hasta el lugar que indiquen sus deudos, utilizando para ello, el medio más rápido y adecuado a las circunstancias.

5.2.15 En los casos en que la autoridad médica aeronáutica dictamine la ineptitud del piloto y que tal determinación no fuera objetada por la Empresa o habiéndose tratado en Junta Médica, el piloto tendrá derecho a lo dispuesto en el artículo 212 de la Ley de Contrato de Trabajo. En caso que la Empresa no pudiera dar cumplimiento a esta obligación, por causa que no le fuera imputable, se abonará una indemnización de acuerdo con el artículo 247 de la Ley de Contrato de Trabajo. Si estando en condiciones de hacerlo no le asignaran tareas compatibles en forma maliciosa, la Empresa estará obligada a indemnización de acuerdo a lo establecido en el artículo 245 del mismo cuerpo normativo.

5.2.16 **Licencia Gremial:** Se otorgarán licencia gremial al piloto o pilotos designados para cumplir mandato o desempeñarse en cargos gremiales en APLA conforme con la legislación pertinente. Los delegados del personal de pilotos, tendrán todos los derechos que figuran en la l el número

IF-2022-114754598-APN-DNRYRT#MT

23.551. Se deja expresa constancia que los pilotos con licencia gremial conservarán su puesto de trabajo.

**5.2.17 Licencias Especiales:** Serán consideradas licencias obligatorias que establezcan las leyes vigentes según se detalla, con la correspondiente justificación:

- a) Por matrimonio DIEZ (10) días corridos.
- b) Por nacimiento DOS (2) días corridos.
- c) Para rendir examen en el nivel medio o universitario, DOS (2) días corridos por examen, con un máximo de hasta DIEZ (10) días por año calendario.
- d) Las licencias mencionadas serán abonadas conforme a lo determinado por la ley.
- e) Independientemente de las licencias acordadas y los tiempos establecidos en el presente artículo, ambas partes podrán llegar a acuerdos particulares cuando la índole de la causa que la motive así lo aconsejen.



Handwritten signatures in black and blue ink, including a large signature on the left and several smaller ones in the center.



A large, stylized handwritten signature in brown ink, possibly representing an official or representative.



## CAPÍTULO VI

### **Remuneraciones y Compensaciones**

#### **6.1 Remuneración:**

Para pactar la remuneración, las partes consideraron la naturaleza de la actividad que tiene características no regulares y que carece de posibilidad de previsión de la cantidad de vuelos que se realizarán en un periodo de tiempo determinado. A ello se agrega la inserción que la EMPRESA tiene en el mundo de los negocios que impone unilateralmente a la EMPRESA estándares muy exigentes en materia de calidad de servicio. Por lo expuesto, resulta imprescindible que las partes aquí contratantes acuerden instrumentar un régimen remunerativo que apunte decididamente al servicio realmente efectuado y a la versatilidad, sin perder de vista que no resulta una nota tipificante de la relación laboral la exclusividad.

Los trabajadores sujetos a este convenio podrán ser remunerados de acuerdo a las siguientes alternativas:

- 1) Salario básico
- 2) Unidad de servicio

#### **Salario básico**

Las partes establecen un salario básico según las categorías descritas en el Anexo 1. Para hacerse acreedor a este salario, el trabajador deberá estar a disposición del empleador durante la jornada de trabajo máxima establecida en el Decreto 877/21 y/o modificatorias.

#### **Unidad de servicio**

El trabajador percibirá por su labor un importe por día en el cual se encuentre a disposición del empleador. Dicha unidad de servicio será establecida en el Anexo B.

#### **b) Categorías:**

- Monomotor
- Bimotor pistón
- Turbo hélice
- Reactor
- Helicóptero (Diferenciando su clase)

En el supuesto que el Piloto preste funciones en más de un tipo de avión, se abonará su salario conforme la categoría más alta.

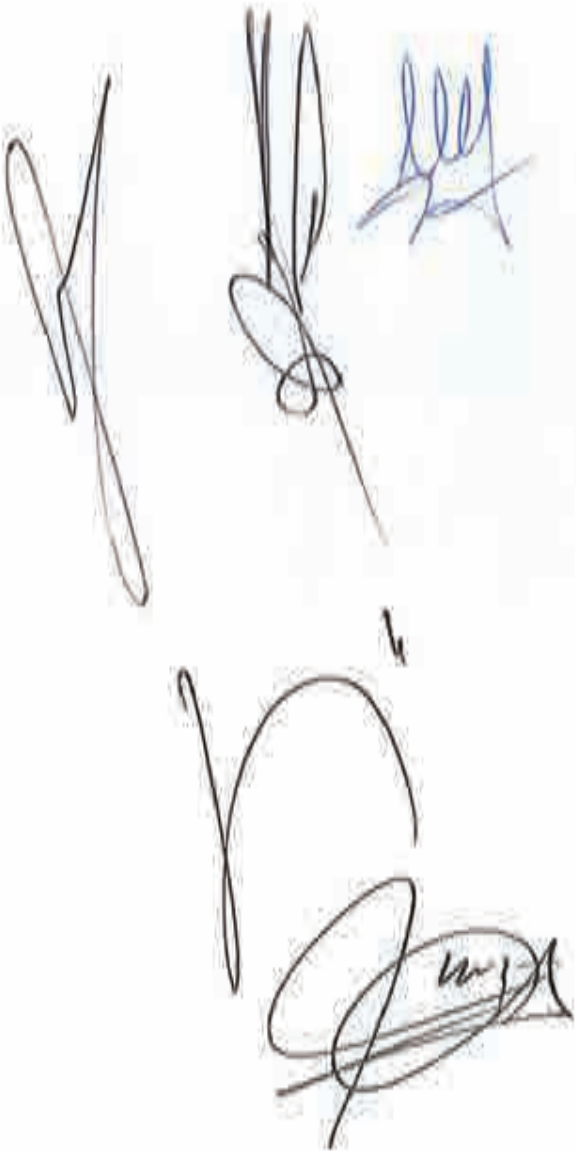
#### **c) Función**

- Gerente de operaciones
- Comandante
- Primer oficial- copiloto

**e) Adicional**

Antigüedad en la empresa.

El presente adicional será de 1% por año sobre el salario básico.



Handwritten signatures in black and blue ink, including a large signature on the left and a smaller one in blue ink to the right.



## CAPÍTULO VII

### **Viáticos y Reintegros por Gastos de Servicio**

7.1 Consisten en la compensación económica que la Empresa otorga a los pilotos por los gastos de alimentación ocasionados en el ejercicio de la función profesional.

7.2 Los viáticos y compensaciones que se consideran en el presente capítulo, por el carácter de su origen y destino, serán no remunerativos. En este sentido, en virtud de lo dispuesto por el artículo 106 de la LCT, no sufrirán descuento ni contribuciones de ningún tipo, tampoco resultarán de aplicación para el cálculo del sueldo anual complementario, ni de ningún otro concepto salarial ni indemnización. Asimismo, ambas partes acuerdan que la empresa se encontrará eximida de exigir rendición de gastos y el Piloto de realizarla. Sin perjuicio de ello, cada empresa podrá implementar la política de rendición de gastos que estime conveniente.

7.3 El viático guardará relación con el valor económico de la compensación que representa. Dicho reconocimiento no anula la obligatoriedad, para la Empresa, de abordar servicios de refrigerio; y/o desayuno, y/o almuerzo; y/o merienda; y/o cena; de acuerdo a los horarios en que los vuelos se desarrollen.

7.4 El importe del viático por gastos de alimentación será igual para cualquier piloto cualquiera sea su función.

7.5 Viáticos de Pernocte o posta por vuelos nacionales: los percibidos para gastos de alimentación que demanden el cumplimiento de labores en vuelo o traslado, a destinos dentro del territorio nacional, siendo que el alojamiento y la movilidad estarán a cargo de la Empresa, incluido el desayuno.

7.6 Viáticos de pernocte imprevisto o posta imprevisto: se abonará como una suma adicional diaria equivalente al doble de los viáticos que se devenguen durante el pernocte y/o posta; ello conforme al tipo de vuelo, y a la franja horaria en que tiene lugar y/o se extienda la estadía. Ello a los efectos de solventar los gastos originados por el imprevisto, que se suma al importe correspondiente a las comidas. Esta suma se integrará de la manera que lo establezca cada empresa. No resultará obligatorio la rendición de comprobantes, por lo tanto, no cotizará a la Seguridad social.

7.7 La Empresa se hará cargo de todos los gastos incidentales que por razones de servicio realicen los pilotos tales como: certificados de vacunación, pasaporte, visas y habilitaciones psicofisiológicas o aeronáuticas.

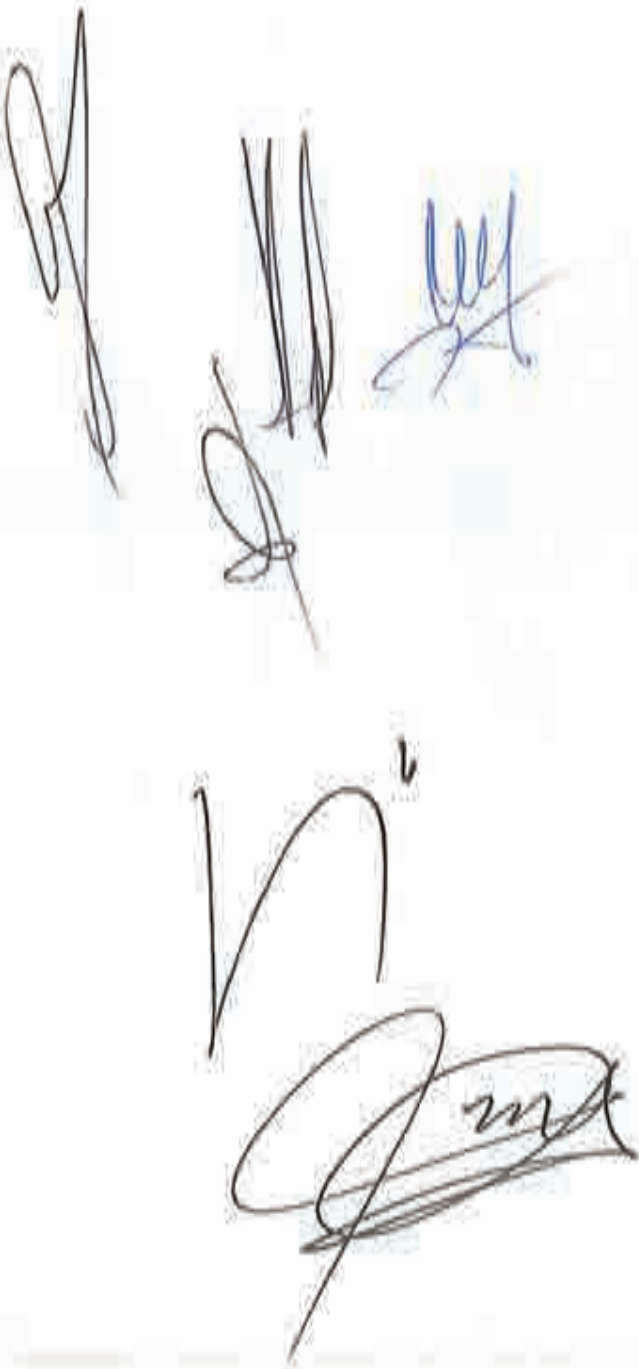
7.8 Instrucción en Base o fuera de ella: Cuando la Empresa no provea el servicio de comida, al piloto que realice cursos presenciales de instrucción dentro del país, se le abonará un viático por almuerzo o cena cuando la programación de la clase absorba más de SEIS (6) horas cátedra de las comprendidas en el art. 7.6. El importe del mismo será equivalente al asignado para los vuelos de cabotaje sin pernocte.

## CAPÍTULO VIII

### **Categoría Profesional**

8 El personal comprendido en el presente convenio será agrupado en las siguientes categorías, según la función que desempeñe:

- COMANDANTE
- PRIMER OFICIAL

The image shows several handwritten signatures. On the left, there is a large, stylized signature in black ink. To its right, there are two smaller signatures, one in black and one in blue ink. Below these, there is a large, complex signature in black ink that appears to be a name followed by a surname or title. The signatures are scattered across the left side of the page.



## CAPITULO IX

### **Comisión Paritaria de Interpretación**

**9.1 Interpretación supletoria:** El presente convenio será interpretado dentro del marco de la buena fe que debe imperar en las relaciones laborales.

**9.2** En el supuesto de situaciones no normadas en el presente convenio, son de aplicación supletoria y necesaria todas las disposiciones de orden público que, en materia laboral y previsional, regulan las relaciones entre la Empresa y los pilotos y las disposiciones contenidas en el Código Aeronáutico.

**9.3 Comisión paritaria:** De acuerdo al Capítulo 2 de la Ley 14.250, créase en el ámbito del presente Convenio la Comisión Paritaria de Interpretación que estará integrada por SEIS (6) miembros, TRES (3) representantes por la Representación empresarial y TRES (3) representantes por APLA. La misma tendrá la facultad de interpretar con alcance general:

- a) Los contenidos de los artículos de la presente convención, así como también intervenir en las controversias individuales que se susciten por aplicación de los mismos. Si la decisión de la misma significase modificar los efectos de este Convenio se le dará intervención al MTSS a los efectos de su homologación, momento en el cual entrará en vigencia adquiriendo en este caso dicho pronunciamiento rango convencional.
- b) Intervenir en aquellos casos donde un cambio en la modalidad de trabajo justifique una reinterpretación de alguna de las cláusulas reguladas en la presente convención y/o la reglamentación vigente.

**9.4 Procedimiento:** Se regirá en principio por lo determinado en el Art. 14 de la Ley N° 14.250.

**9.5** Sin perjuicio de lo expuesto las partes convienen el siguiente procedimiento:

- d) La parte solicitante deberá notificar a la otra la voluntad de convocarla en un plazo no mayor a las CUARENTA Y OCHO (48) horas acompañando temario, fijándose la primera reunión dentro de los TRES (3) días hábiles siguientes.
- e) La Comisión deberá expedirse dentro de los CINCO (5) días hábiles posteriores a contar de la primera reunión.
- f) Si la otra parte se negare a integrar la Comisión en los plazos antes indicados, la parte requirente podrá plantear directamente la posición ante la autoridad administrativa de aplicación, a los efectos que correspondiere.

## CAPITULO X

### **Consideraciones Particulares al Personal Femenino**

#### **10 Licencia por Maternidad**

**10.1** La Piloto en estado de embarazo, desde que cuente con la debida certificación, será desafectada de vuelo hasta DOS (2) meses posteriores al parto o plazo legal superior.

**10.2** En caso de nacimiento pre-término se acumulará al descanso posterior todo el lapso de licencia de los CUARENTA Y CINCO (45) días que no se hubiere gozado antes del parto, de modo de completar los NOVENTA (90) días.

**10.3** Finalizado ese periodo la piloto puede optar por:

- a) Reincorporarse para ser rehabilitada en la función.
- b) Quedar en situación de excedencia, por un periodo no inferior a TRES (3) meses ni superior a SEIS (6) meses.

**10.4** Finalizado el periodo de licencia por maternidad y/o excedencia, la piloto podrá solicitar una licencia especial sin goce de haberes y la Empresa podrá otorgársela, cuya extensión máxima será de DOCE (12) meses a contar a partir de la fecha de parto.

**10.5** En caso de adopción, la piloto gozará de NOVENTA (90) días de licencia en las mismas condiciones que la licencia por maternidad, a partir del momento que se le otorgue la guarda con fines de adopción. A la finalización de la licencia establecida, la tripulante podrá solicitar con la conformidad de la Empresa, una licencia sin goce de haberes, cuya extensión máxima será de DOCE (12) meses a contar a partir de la fecha que se le otorgue la guarda.

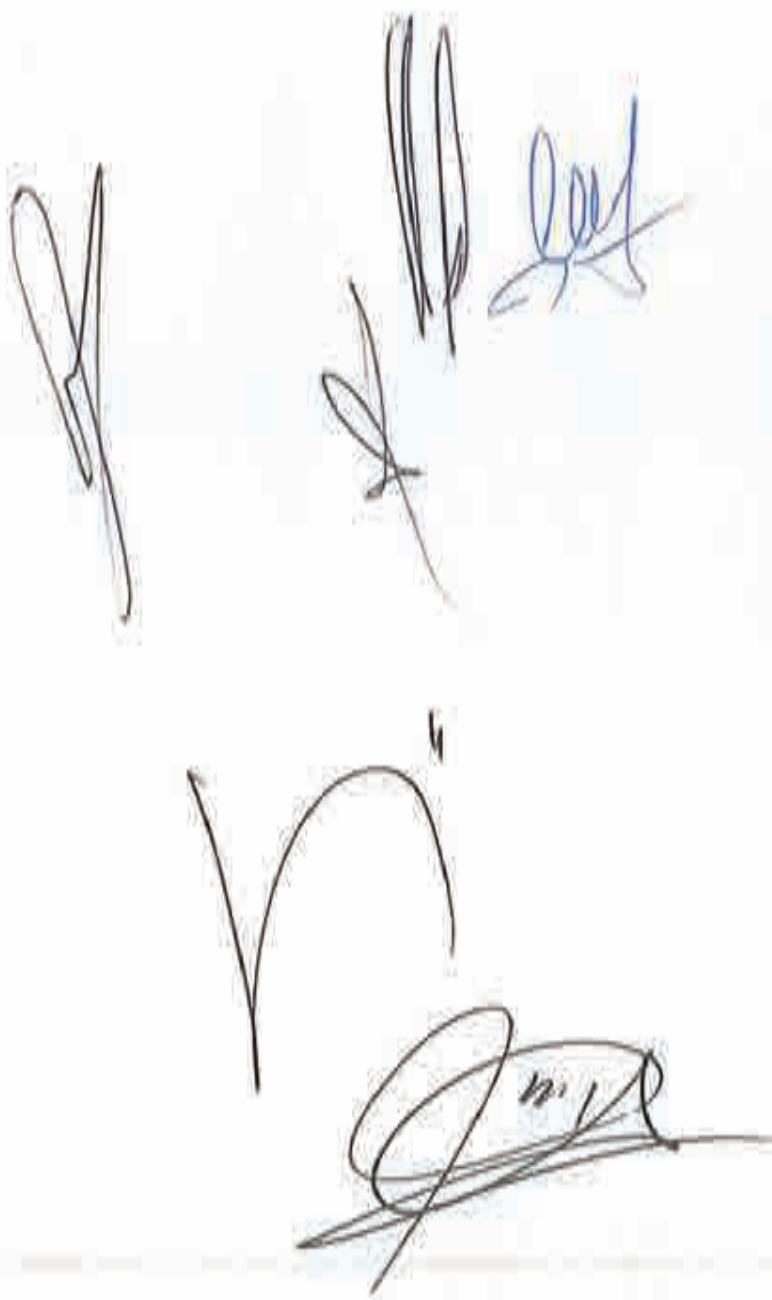
**10.6** Al finalizar la licencia post-parto (Maternidad) y/o la licencia por excedencia, establecida en la LCT y el presente convenio, y/o licencia especial sin goce de haberes será rehabilitada en su función normal y habitual.



**CAPITULO XI**

**COMPROMISO**

11.1 Las partes acuerdan que en ningún caso un piloto podrá negarse a realizar vuelos sanitarios, humanitarios o de traslado de órganos solicitado por INCUCAI



Handwritten signatures in black and blue ink, including a large signature at the bottom.

**ANEXO "A" Valores de Viáticos**

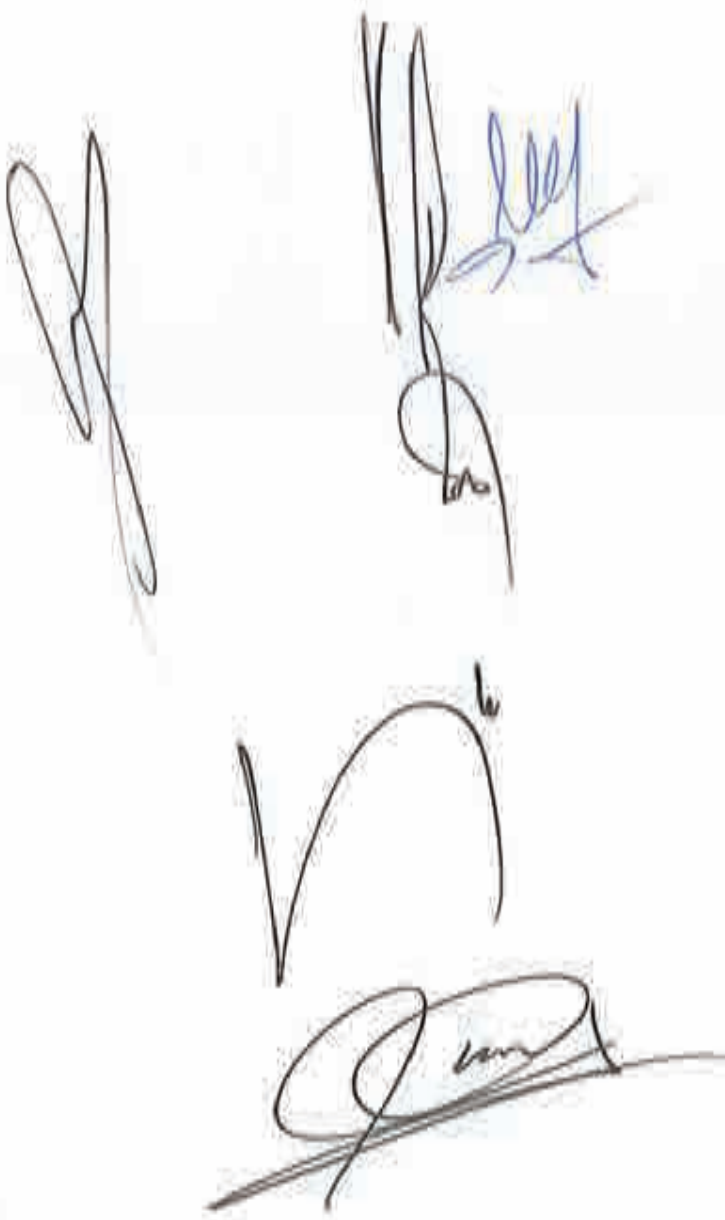
**REINTEGROS:**

- GASTOS POR ALIMENTACIÓN.
- VIATICO DÍA DE EXAMEN PSICOFÍSICO.
- VIATICO DÍA DE EXAMEN INGLES.
- CURSO ANUAL.

\$ 2.176,00

**"B"- REINTEGRO DIARIO PARA GASTOS PARA POSTAS O PERNOCTES CABOTAJE**

\$ 5600,00



Handwritten signatures in black and blue ink, including a large signature on the left and several others in the center and bottom.



## ANEXO B - REMUNERACIONES

### a) Remuneraciones y Compensaciones al 2022

Sueldo Básico	\$ 140.000,00
Unidad de Servicio	\$ 11.900,00

#### Función

Comandante	50 % del sueldo básico
------------	------------------------

#### Categoría

Monomotor	15 % del sueldo básico
Bimotor Pistón	20 % del sueldo básico
Turbo Hélice	30 % del sueldo básico
Reactor	50 % del sueldo básico
Helicóptero (Clase 3)	15 % del sueldo básico
Helicóptero (Clase 2)	20 % del sueldo básico
Helicóptero (Clase 1)	30 % del sueldo básico

Clausula transitoria: a los fines de la adecuación de los salarios de los pilotos; a partir de la fecha de vigencia de la presente CCT, las empresas podrán absorber, hasta su concurrencia, los montos que vienen abonando, de manera de cumplir con la estructura salarial aquí prevista.





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Las Malvinas son argentinas

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:** IF-2022-114754598-APN-DNRYRT#MT

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Miércoles 26 de Octubre de 2022

**Referencia:** CCT PILOTOS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO (CORREDIGO)

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 51 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica  
Date: 2022.10.26 17:34:22 -03:00

Florencia Karakachoff  
Asistente técnico  
Dirección Nacional de Relaciones y Regulaciones del Trabajo  
Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social

Digitally signed by Gestion Documental  
Electronica  
Date: 2022.10.26 17:34:24 -03:00





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
Las Malvinas son argentinas

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** Resol 2180-22 CCT 800-22

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 53 pagina/s.