

Convenio Colectivo



entre la Autoridad de Energía Eléctrica
y la Unión de Pilotos de la
Autoridad de Energía Eléctrica

UPAEE 4 de julio de 2010
30 de junio de 2017

Autoridad de
Energía Eléctrica



CONTENIDO

CONVENIO COLECTIVO AEE-UPAEE

<u>Artículo</u>	<u>Título</u>	<u>Página</u>
	Partes Contratantes	1
I	Reconocimiento	1
II	Derechos Reservados al Patrono	1
III	Unidad Apropiada	2
IV	Subcontratación	2
V	Taller Unionado	3
VI	Descuentos de Cuotas	4
VII	Paz Laboral	4
VIII	Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste	4
IX	Clasificaciones	6
X	Reclasificaciones de Plazas	7
XI	Programas de Trabajo	9
XII	Tiempo de Servicio (Antigüedad)	11
XIII	Plazas Vacantes o de Nueva Creación	12
XIV	Estabilidad de Empleo	13
XV	Exámenes Físicos y Evaluaciones Sicológicas	15
XVI	Compensación Básica	16
XVII	Compensación Extraordinaria	16
XVIII	Garantía de Compensación Mínima	17
XIX	Salarios	18
XX	Niveles de Mérito	19

<u>Artículo</u>	<u>Título</u>	<u>Página</u>
XXI	Bono de Navidad	21
XXII	Dietas	23
XXIII	Pago de Gastos de Traslado	27
XXIV	Días Festivos y Tiempo Libre con Paga en virtud de Disposición Administrativa del Gobernador de Puerto Rico	28
XXV	Vacaciones	30
XXVI	Licencias	32
XXVII	Programa de Beneficios de Salud	42
XXVIII	Sistema de Retiro	42
XXIX	Beneficio por Incapacidad, Jubilación o Muerte	43
XXX	Adiestramiento de Pilotos	44
XXXI	Arrendamiento de Aeronaves	46
XXXII	Seguro	47
XXXIII	Comité de Seguridad en Operaciones Aéreas	48
XXXIV	Bono de Asistencia y Productividad (Bono de Verano)	50
XXXV	Uniformes	50
XXXVI	Procedimiento Disciplinario	51
XXXVII	Disposiciones Generales	51
XXXVIII	Bono por Riesgo	52
XXXIX	Alcance del Convenio	52
XL	Cláusula de Salvedad	53
XLI	Duración de Convenio	53

ArtículoTítuloPágina

Estipulación entre la AEE y la UPAEE del
15 de septiembre de 2014 y anejo (Sección 9,
Artículo XXVI, Licencias)

PARTES CONTRATANTES COMPARECEN

DE UNA PARTE: La Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico, en adelante denominada la Autoridad, representada por su Director Ejecutivo, en virtud de los poderes que le confiere la Resolución 1559 de la Junta de Gobierno de la Autoridad.

DE LA OTRA PARTE: La Unión de Pilotos de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico, que se denominará de aquí en adelante la Unión, representada en este acto por sus oficiales signatarios.

ARTÍCULO I - RECONOCIMIENTO

La Autoridad reconoce a la Unión como el agente exclusivo para contratar colectivamente con ella a nombre de los pilotos que constituyen la Unidad Apropiaada, según se define ésta en el Artículo III, *Unidad Apropiaada*, en relación con salarios, condiciones de trabajo y otras disposiciones de este Convenio que afecten a dichos pilotos en relación con los términos y condiciones de empleo.

ARTÍCULO II - DERECHOS RESERVADOS AL PATRONO

Salvo como expresamente se limita por los términos de este Convenio, la Autoridad retiene y retendrá el control exclusivo y total de todos los asuntos concernientes a la operación, manejo y administración de la empresa, incluyendo, pero sin que esto pueda ser interpretado como que los limita, los siguientes derechos a:

1. La administración y manejo de la empresa, sus divisiones, departamentos, secciones y demás unidades de trabajo.
2. Establecer la organización y métodos de trabajo y asignar las horas de trabajo.
3. Dirigir, reglamentar, supervisar y programar el trabajo de los pilotos.
4. Emplear, adiestrar, transferir, disciplinar, suspender y cesantear sus pilotos.
5. Determinar las cualificaciones necesarias para desempeñar determinada función.
6. Establecer nuevos empleos o plazas, abolir o cambiar las plazas existentes y aumentar o reducir su número, según establecido en el Artículo XIV, *Estabilidad de Empleo*, de este Convenio.

7. Establecer los deberes y requisitos correspondientes a todas y cada una de las plazas, a cambiar o alterar los mismos, a asignar los deberes establecidos a sus pilotos, así como a transferir dichos deberes de una plaza a otra y de un piloto a otro.
8. Determinar la forma, manera, sistemas o métodos en que la empresa, sus divisiones, departamentos, secciones y demás unidades de trabajo operarán o dejarán de hacerlo.
9. Introducir nuevos métodos, técnicas o sistemas y a mejorar los existentes, a cambiar o mejorar las instalaciones existentes, así como a determinar el equipo a utilizarse en sus operaciones o en el desempeño de cualquier trabajo.
10. Alterar, reformar, relocalizar, cambiar, extender, limitar o reducir sus operaciones o parte de éstas.
11. Ejercitar todas las funciones inherentes a la administración y/o manejo del negocio.

Los derechos arriba mencionados se ejercerán para propósitos económicos y administrativos y no para discriminar contra la Unión o alguno de sus miembros.

ARTÍCULO III - UNIDAD APROPIADA

La Unidad Apropiaada cubierta por este Convenio, según certificación de la Junta de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico, caso P-3307, D-753, la constituyen los pilotos que utiliza la Autoridad; excluidos: ejecutivos, administradores, supervisores, confidenciales y cualesquiera otros empleados con facultad para emplear, despedir, ascender, disciplinar o de otra manera variar el estatus de los empleados o hacer recomendaciones al efecto. Quedan excluidos, además, los agentes especiales de seguridad, los encargados de vigilancia o guardianes y cualesquiera otros empleados incluidos en otras Unidades Apropiaadas de negociación colectiva ya establecidas en la Autoridad.

ARTÍCULO IV - SUBCONTRATACIÓN

Todo vuelo de aeronaves propiedad de la Autoridad se realizará por los pilotos cubiertos por este Convenio. Durante la vigencia de este Convenio, la Autoridad no subcontratará labores, tareas o funciones de la Unidad Apropiaada, según se define en el Artículo III, *Unidad Apropiaada*, si la misma afecta la estabilidad de empleo de los pilotos.

Se dispone que, en situaciones de carácter temporal, o sea, que no revistan carácter de permanencia, en que el servicio requiera mayor número de pilotos que el

número de pilotos regulares empleados y disponibles a la fecha, la Autoridad, para suplir esta deficiencia, podrá utilizar los servicios de otros pilotos que no estarán cubiertos por las disposiciones de este Convenio. La Autoridad notificará por escrito al delegado de la Unión su intención de contratar pilotos con quince (15) días laborables de anticipación del inicio de las labores subcontratadas, excepto en casos fortuitos o situaciones no previsibles fuera del control de la Autoridad, la notificación se hará a más tardar dentro de las próximas cuarenta y ocho horas siguientes a la subcontratación.

La notificación en situaciones normales será a los efectos de que las partes se reúnan a discutir las razones que justifican la subcontratación y comprobar que la misma no afectará la estabilidad de los pilotos cubiertos por este Convenio.

De no mediar acuerdo entre las partes respecto a la subcontratación, la Unión tendrá un término de días (10) días laborables siguientes a la celebración de la reunión para solicitar la intervención de un árbitro designado por el Secretario del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Esto no impedirá que la Autoridad, de considerar de urgencia y la necesidad de los servicios, subcontrate la labor o tarea.

Los términos de subcontratación o subcontrato en este Artículo se consideran que incluyen, sin que se entienda como limitación, cualquier contrato formal, orden de servicio, acuerdo verbal o escrito de subcontratación, si los trabajos son de la Unidad Apropiada.

ARTÍCULO V - TALLER UNIONADO

Sección 1. Será condición para todo piloto cubierto por este Convenio que a la fecha de firmarse el mismo sea miembro de la Unión, que para continuar en el empleo se mantenga al día en el pago de sus cuotas como miembro bonafide de la misma.

Sección 2. Todo piloto cubierto por este Convenio que a la fecha de firmarse el mismo no sea miembro de la Unión deberá, como condición para continuar en su empleo, ingresar en la misma dentro de los cinco (5) días laborables siguientes a la fecha de la firma del Convenio y mantenerse al día en el pago de sus cuotas como miembro bonafide de la misma.

Sección 3. Será condición de empleo para todo nuevo piloto cubierto por este Convenio, que emplee la Autoridad después de firmarse este Convenio, ingresar a la Unión dentro de los cinco (5) días laborables siguientes a la fecha de su empleo y mantenerse al día en el pago de sus cuotas como miembro bonafide de la misma.

Sección 4. La Unión notificará, por escrito, a la Autoridad el nombre de todo piloto cubierto por este Convenio que pierda su condición como miembro de la misma por falta de pago de sus cuotas y, al recibo de dicha notificación, la Autoridad cesará en su empleo a dicho piloto. Si la razón por la cual dicho piloto pierde su condición como

miembro de la Unión es otra que no sea falta de pago de cuotas, la Unión notificará, por escrito, a la Autoridad, indicando dicha razón. En este caso la Autoridad hará una investigación razonable, dentro del término de treinta (30) días laborables a partir de la entrega por la Unión de todos los documentos pertinentes al caso, y si determinara que la exclusión del piloto como miembro de la Unión es justificada y legal, la Autoridad lo suspenderá de empleo y sueldo. Se dispone que si la Junta de Relaciones del Trabajo, un tribunal u organismo competente ordenara la reposición del piloto suspendido o separado, la Unión compensará a dicho piloto cualquier suma por concepto de paga atrasada o daños que se ordene.

Sección 5. La Autoridad enviará al Presidente de la Unión copia de la Acción de Personal y Nómina de todo nuevo piloto. Dicha Acción de Personal y Nómina contendrá el nombre, fecha de empleo y ocupación de todo nuevo piloto.

ARTÍCULO VI - DESCUENTOS DE CUOTAS

Sección 1. La Autoridad deducirá del salario de cada piloto cubierto por este Convenio las cuotas mensuales, de iniciación y especiales uniformes que tales pilotos deben pagar como miembros de la Unión.

Sección 2. El importe total de las cuotas deducidas se le remitirá en cheque o **transferencia electrónica** al Tesorero de la Unión o al oficial que designare éste, dentro de un plazo de diez (10) días siguientes al último día de cada mes junto con una lista con los nombres de los pilotos a quienes se les ha hecho el descuento. La Unión notificará, por escrito, la cubierta de fianza del custodio de los fondos.

ARTÍCULO VII - PAZ LABORAL

Este Convenio Colectivo tiene el propósito de estimular y lograr un proceso continuo de las mejores relaciones entre la Autoridad y los pilotos que ésta emplea y que están representados por la Unión. Con este propósito en mente, las partes se comprometen a dirimir todas las quejas, querellas o controversias que puedan surgir en las relaciones obrero patronales a través de los mecanismos creados en este Convenio.

ARTÍCULO VIII - PROCEDIMIENTO PARA LA RESOLUCIÓN DE QUERELLAS Y COMITÉ DE AJUSTE

Sección 1. Todas las querellas y reclamaciones basadas en las disposiciones de este Convenio serán de la competencia de los organismos creados en este Artículo.

Sección 2. Cuando surja cualquier controversia, disputa o conflicto o alguna cuestión de interpretación de este Convenio entre la Autoridad y la Unión, o cualquier

controversia, disputa o conflicto de cualquier otra índole, la Unión utilizará el siguiente procedimiento:

A. Primer Paso

1. El representante, debidamente autorizado por la Unión, discutirá y someterá la querella, por escrito, ante el Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas dentro de los noventa (90) días laborables desde la fecha en que ocurrieron los hechos que motivaron la querella.
2. El Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas contestará, por escrito, dentro de los diez (10) días laborables siguientes a la fecha en que la querella le fuera sometida. **De este no contestar la querella en dicho término o en caso de no llegarse a un acuerdo, el asunto podrá plantearse ante el Comité de Ajuste**, según se dispone más adelante.

B. Segundo Paso

1. Comité de Ajuste

Por la presente se crea un Comité de Ajuste ante el cual la Unión podrá apelar todas aquellas querellas o reclamaciones que haya resuelto el **Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas** y que la Unión no esté conforme. Este Comité lo integrará un representante de la Autoridad designado por la División de **Asuntos** Laborales y un representante designado por la Unión.

2. El Comité de Ajuste tendrá poderes para hacer cualquier investigación relacionada con los casos que vengan ante su consideración y resolverá los mismos por unanimidad y enviarán copia de su decisión al piloto, a la Unión y al Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas.
3. Toda decisión del Comité de Ajuste será final y obligatoria para las partes.
4. En aquellos casos en que el Comité de Ajuste no pueda llegar a un acuerdo dentro de los diez (10) días laborables de celebrarse su primera reunión para considerar la reclamación o querella, la Unión podrá apelar al procedimiento de Arbitraje que más adelante se crea.

C. Tercer Paso

1. Arbitraje - En toda querella o asunto elevado en apelación ante el Comité de Ajuste, que sea de su jurisdicción, de no llegarse a un acuerdo, se someterá a Arbitraje.

2. El árbitro se designará de entre una lista de **cinco (5)** personas imparciales, de reconocida experiencia y conocimiento en el campo de las relaciones obrero patronales, seleccionado por ambas partes mediante estipulación al efecto, selección que se hará dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de la firma de este Convenio Colectivo. La lista se preparará en orden alfabético y los servicios de los árbitros se utilizarán en el orden numérico que les corresponda en dicha lista. Si en cualquier momento la lista antes referida quedare reducida a **tres (3)** o menos árbitros, las partes se reunirán para completar la lista de dichos **cinco (5)** árbitros. La Autoridad y la Unión sufragarán por partes iguales, los honorarios del árbitro.
3. El árbitro no tendrá facultad para alterar, modificar, añadir o suprimir ninguna disposición de este Convenio. La decisión del árbitro será conforme a derecho y expresará los fundamentos en los cuales basa la misma. Esta decisión será final y obligatoria para las partes

No obstante, cualquier otra disposición de este Artículo, la Unión y la Autoridad pueden iniciar o adelantar cualquier asunto en disputa en cualquier paso o a cualquier paso en el procedimiento aquí establecido mediante acuerdo escrito entre la Autoridad y la Unión.

ARTÍCULO IX CLASIFICACIONES

Sección 1. Los pilotos incluidos en la Unidad Apropiada se clasifican en regulares, regulares probatorios, regulares condicionados, regulares condicionados probatorios y temporeros.

Sección 2. Pilotos regulares y regulares probatorios

Los pilotos regulares y regulares probatorios son aquellos que han recibido un nombramiento definitivo o probatorio del Director Ejecutivo o su representante autorizado, para cubrir una plaza regular. Se dispone que una plaza regular es aquella que surge de una necesidad continua y que tiene carácter de permanencia.

Sección 3. Pilotos Regulares Condicionados y Regulares Condicionados Probatorios

Los pilotos regulares condicionados y regulares condicionados probatorios son aquellos que han recibido un nombramiento regular condicionado o regular condicionado probatorio por el Director Ejecutivo o su representante autorizado para cubrir una plaza regular condicionada. Se dispone que una plaza regular condicionada es aquella de nueva creación que se determine por la Autoridad y la Unión que surge de una necesidad que no tiene carácter de permanencia, pero cuya necesidad se prolongará por más de un (1) año y que no excederá de tres (3) años, o aquella plaza

regular que resulta vacante cuando el incumbente en propiedad de la plaza ha sido llamado por un año o más a servicio activo en las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América. Transcurrido el período de tres (3) años, la Autoridad y la Unión se reunirán para determinar la necesidad de que dicha plaza regular continúe condicionada. De las partes determinar en la segunda reunión que la necesidad de la plaza se prolongará más allá de un máximo de tres (3) años, la Autoridad eliminará la condición de dicha plaza regular.

Sección 4. Período Probatorio

- A. Todo nuevo piloto que ocupe una plaza regular o regular condicionado recibirá un nombramiento como piloto probatorio por un período de prueba de tres (3) meses. Todo aspirante a nombramiento probatorio deberá, primeramente, aprobar los exámenes que requiera la Autoridad.
- B. Todo piloto que desempeñare los deberes y responsabilidades de la plaza que ocupe satisfactoriamente como probatorio durante el período de prueba será nombrado piloto regular o piloto regular condicionado, según sea el caso, inmediatamente al finalizar dicho período.
- C. Si en cualquier momento dentro del período de prueba y antes de finalizar el mismo, el supervisor estimare que los servicios de un piloto probatorio no son satisfactorios, podrá separarlo de su empleo.
- D. A todo piloto regular o regular condicionado que reciba un nombramiento probatorio se le asignará un salario no menor al sueldo inicial del grupo ocupacional de la plaza para la cual es nombrado.

Sección 5. Los pilotos temporeros son aquellos que se han nombrado como tales por el Director Ejecutivo de la Autoridad o por su representante autorizado para realizar funciones de la Unidad Apropiaada por un término de tiempo definido. Se dispone que todo piloto que sea empleado por la Autoridad en calidad de temporero y permanezca bajo esta condición por un período continuo mayor de un (1) año, recibirá un nombramiento regular, regular probatorio, regular condicionado, o regular condicionado probatorio, sujeto a lo que disponen todas y cada una de las secciones de este Artículo.

ARTÍCULO X - RECLASIFICACIONES DE PLAZAS

Sección 1. Radicación de Solicitud de Reclasificación de Plaza

Cuando uno o varios pilotos soliciten que se reclasifique su plaza, deberán radicar su solicitud, por escrito, expresando algunas o todas las razones para ésta y someterla a su supervisor inmediato quien enviará dicha solicitud a la División de Personal dentro de un término de cinco (5) días laborables. La División de Personal hará el estudio correspondiente y notificará su decisión al piloto afectado y a la Unión.

Sección 2. Apelación de la Decisión de la División de Personal

Si dicho piloto o grupo de éstos no estuviera conforme con la decisión de la División de Personal deberá apelar la misma dentro de un término no mayor de diez (10) días laborables a partir de la fecha de notificación de la decisión de la División de Personal mediante el procedimiento para la resolución de querellas y el Comité de Ajuste que establece el Artículo VIII, *Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste*, de este Convenio Colectivo.

Sección 3. Asignación de Nivel de Mérito en Caso de Reclasificación

En los casos en que proceda la reclasificación del piloto se le asignará el mismo nivel de mérito que tenía en su clasificación anterior a la reclasificación y el tiempo de servicio en dicho nivel de mérito se considerará al aplicar las normas de aumentos de niveles de mérito.

Sección 4. Efectividad de las Reclasificaciones Individuales

En los casos de solicitudes individuales en que se determine que procede la reclasificación, ésta será efectiva en el período de pago siguiente a la fecha en que se emita dicha determinación. Si dicha determinación tardare más de dos (2) meses desde la fecha de la radicación de la solicitud en la División de Personal, la misma será efectiva en el período de pago siguiente a la fecha en que se cumplieron dichos dos (2) meses.

Sección 5. Efectividad de las Reclasificaciones en Grupo

- A. En los casos de solicitudes en grupo en que se determine que procede la reclasificación, ésta será efectiva en el periodo de pago siguiente a la fecha en que se emita dicha determinación. Si dicha determinación tardare más de cuatro (4) meses desde la fecha de la radicación de la solicitud en la División de Personal, la misma será efectiva en el período de pago siguiente a la fecha en que se cumplieron dichos cuatro (4) meses.
- B. Se entenderá por grupo cuando se somete una solicitud colectiva o cuando más de dos (2) pilotos de la misma clasificación general sometan solicitudes individuales dentro de un período de treinta (30) días calendario.

Sección 6. Clasificaciones de Plazas

Si la Autoridad requiriese a uno de sus pilotos operar helicópteros de mayor complejidad que el que actualmente tiene bajo la clasificación de *Large Helicopter* o incorpore nuevas técnicas o métodos de trabajo, la Autoridad revisará la clasificación del piloto para ajustarla a la mayor complejidad que la operación del mismo represente o de las nuevas técnicas o métodos de trabajo, si alguna.

ARTÍCULO XI - PROGRAMAS DE TRABAJO

Sección 1. Jornada Regular de Trabajo

La jornada regular de trabajo comprende las horas de trabajo durante las cuales rige el tipo regular de salario por hora fijado de acuerdo con la compensación anual o por hora, según sea el caso.

Sección 2. Semana de Trabajo

La jornada de trabajo será de lunes a viernes de 7:00 a.m. a 12:00 m. y de 1:00 p.m. a 3:30 p.m. **En caso de que la Autoridad interese modificar la jornada de trabajo (horario o semana de trabajo), procederá conforme con lo dispuesto en la Sección 6 de este Artículo.** Durante la semana de trabajo se podrá requerir a los pilotos que trabajen al tipo regular de salario por hora de trabajo hasta un máximo de treinta y siete y media (37½) horas durante los primeros cinco (5) días a razón de un máximo de siete y media (7½) horas diarias.

Sección 3. Período para Tomar Alimentos

- A. La jornada regular de trabajo se interrumpirá para tomar alimentos y esta interrupción será de una (1) hora, la cual se concederá **no antes de la tercera (3ra) hora** y no más tarde de la terminación de la quinta (5ta) hora consecutiva. De requerírsele a un piloto trabajar durante el período de tomar alimentos que la Autoridad fija, el tiempo así trabajado será compensado de acuerdo con el Artículo XVII, Compensación Extraordinaria, Sección 2-C de este Convenio. Este tiempo se considerará para determinar el tiempo trabajado en exceso de la jornada regular según se dispone en el Artículo XVII, *Compensación Extraordinaria*, Sección 2-B de este Convenio.
- B. Cuando un piloto sea requerido a trabajar durante el período para tomar alimentos, la Autoridad le concederá el tiempo indispensable para tomar alimentos que no excederá de media (½) hora incluyendo aquella parte del período para tomar alimentos no trabajada. Este período se concederá no más tarde de la terminación de dicho período para tomar alimentos, y de no concedérsele dicho tiempo indispensable se le pagará una compensación adicional equivalente a una (1) hora de trabajo a razón de su tipo regular de salario.
- C. En el caso de que un piloto se ausentare de su trabajo después de haber trabajado durante el período de tomar alimentos y no trabajare su jornada regular completa, el tiempo que estuviere ausente de dicha jornada regular se cargará a la licencia correspondiente y el tiempo trabajado durante el período de tomar alimentos se pagará a doble el tipo regular de salario por hora.

- D. Cuando a un empleado se le requiera trabajar dos (2) horas o menos luego de finalizar su jornada regular de trabajo, se obviará el período de tomar alimentos.

Sección 4. Período para Merienda

- A. En aquellos casos donde sea posible, la Autoridad le concederá a los pilotos quince (15) minutos durante la jornada de la mañana y quince (15) minutos durante la jornada de la tarde para tomar merienda. Dichos quince (15) minutos se concederán en turnos en forma tal que no interrumpan indebidamente los servicios de la Autoridad.
- B. Para todos los efectos el período concedido para tomar merienda se considerará como trabajado.

Sección 5. Día Laborable

El día laborable comprenderá cualquier período de veinticuatro (24) horas consecutivas que se cuentan a partir de la hora en que el empleado deba empezar a trabajar y termina veinticuatro (24) horas después. La jornada regular de trabajo diaria para los pilotos cubiertos por este Convenio será de siete y media (7½) horas de trabajo.

Sección 6. Cambios en los Programas y Horarios de Trabajo

La Autoridad realizará cambios en los programas u horarios de trabajo cuando las necesidades del servicio o las circunstancias así lo requieran observando el siguiente procedimiento:

- A. La Autoridad notificará a la Unión con por lo menos quince (15) días de anticipación sobre su intención de realizar cambios en los programas u horarios de trabajo.
- B. Durante el periodo antes señalado la Autoridad informará a la Unión las razones que la obligan a realizar dichos cambios.
- C. En la selección de personal se seguirá el siguiente orden y basado en el criterio de menos tiempo de servicio en la Autoridad en cada una de las clasificaciones:
1. Voluntarios
 2. Temporeros
 3. Regulares
- D. De no lograrse acuerdos, la Unión o la Autoridad someterá la controversia a un arbitraje especial acelerado dentro de los diez (10) días laborables siguientes a

la celebración de la reunión. Este arbitraje será de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo VIII, Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste, Sección 2, Inciso C 1 al 3.

Sección 7. Tiempo de Espera (stand-by)

Cuando un supervisor necesite que un piloto permanezca listo a ser llamado a trabajar durante su tiempo libre, se le notificará el periodo específico que se le exige permanecer a disposición de la Autoridad sujeto a ser llamado para cuando surja el trabajo. Dicho término se pagará como tiempo trabajado, según se dispone en el Artículo XVII, *Compensación Extraordinaria*. En los casos en que al piloto se le fije la hora en que tiene que reportarse al trabajo, no se considerará como tiempo de espera.

ARTÍCULO XII - TIEMPO DE SERVICIO (ANTIGÜEDAD)

Sección 1. Reconocimiento de Tiempo de Servicio (Antigüedad)

A los pilotos cubiertos por este Convenio se les reconocerá el tiempo de servicio (antigüedad) desde la fecha de efectividad de su nombramiento como piloto regular, regular probatorio, regular condicionado y regular condicionado probatorio.

Sección 2. Publicación de Lista de Tiempo de Servicio (Antigüedad)

- A. **En caso de que la Unión solicite la lista de tiempo de servicio en la Autoridad, el Presidente o en quien este delegue, podrá hacer la petición hasta dos veces al año, quien tendrá la responsabilidad de notificar al personal que representa. El documento especificará los nombres de todos los pilotos cubiertos por este Convenio y la fecha de empleo por la Autoridad de cada piloto como tal, según se dispone en la Sección 1 de este Artículo. En esta lista aparecerán los pilotos en orden de tiempo de servicio (antigüedad). Se dispone que cuando dos (2) o más pilotos hayan sido o sean empleados el mismo día, éstos se colocarán en lista de acuerdo con su edad, el piloto de mayor edad antecederá al de menor edad.**
- B. Los pilotos incluidos en la referida lista tendrán hasta treinta (30) días después de la fecha **en que la Autoridad entregara la misma a la Unión** para incoar cualquier **reclamación** respecto al tiempo de servicio (antigüedad) que en ésta aparezca reconocido. Las **reclamaciones** que no se presenten, por escrito, dentro del periodo de tiempo antes indicado no se considerarán y se entenderá que el piloto ha renunciado a su derecho, siempre que la falta de **reclamación** no se deba a cualquier causa justificada. No obstante, los pilotos podrán radicar su **reclamación** en la siguiente publicación de la lista de tiempo de servicio (antigüedad).

- C. Los pilotos se eliminarán de la lista de tiempo de servicio (antigüedad) y perderán todos los derechos bajo las siguientes circunstancias:
1. Cuando el piloto renuncie a su empleo con la Autoridad.
 2. Cuando un piloto es cesanteado por reducción de personal y no es reemplazado por la Autoridad como piloto dentro del término de cuatro (4) años a partir de la fecha de vigencia de este Convenio. No obstante, el término para ser llamado a reemplazo en ningún caso será menor de dos (2) años a partir de la fecha de su cesantía; o si en caso de ser notificado para reemplazo durante dicho período el piloto no cumple con lo estipulado en el Artículo XIV, *Estabilidad de Empleo*, Sección 2.
 3. Cuando el piloto es cesanteado por razones disciplinarias.
 4. Cuando los pilotos llamados a servir en las Fuerzas Armadas, voluntariamente solicitan retención en la misma por períodos adicionales al período de servicio obligatorio.

ARTÍCULO XIII - PLAZAS VACANTES O DE NUEVA CREACIÓN

Sección 1. Preferencias en la Adjudicación de Plazas

Al cubrir plazas de pilotos vacantes o de nueva creación, tendrán preferencia y prioridad los pilotos con más tiempo de servicio (antigüedad) en la Unidad Apropiaada que estén capacitados para desempeñar tales plazas y que las soliciten, por escrito, dentro del término de publicación especificado. Por estar capacitado se entenderá que el piloto llenará todos los requisitos de la plaza.

Sección 2. Publicación de Plazas

La publicación se hará en idioma español, especificando los requisitos de las plazas. El término de publicación de las plazas vacantes o de nueva creación será de diez (10) días calendarios.

Sección 3. Adjudicación de Plazas

Al cubrir una plaza vacante o de nueva creación dentro de la Unidad Apropiaada que se establece en el Artículo III, Unidad Apropiaada, de este Convenio, la Autoridad y la Unión discutirán a la brevedad posible, pero no más tarde de veinte (20) días laborables del vencimiento de la publicación de la plaza en cuestión, sobre aquellos candidatos elegibles para ocupar la plaza y levantarán una minuta de sus reuniones. A esta reunión deberá comparecer el representante de los pilotos. De no ponerse de acuerdo las partes, se someterá el caso al Comité de Ajuste creado en virtud del Artículo VIII, Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste, de

este Convenio y se extenderá al candidato seleccionado por la Autoridad un nombramiento condicionado sujeto a la decisión del referido Comité de Ajuste.

Sección 4. A partir de la fecha de vigencia de este Convenio aquellos pilotos regulares que se jubilen por incapacidad física o mental cuando se reintegren a trabajar, se les acreditará para los efectos de adjudicación de plazas vacantes o de nueva creación el período trabajado con anterioridad a su jubilación como tiempo trabajado, conjuntamente con el período trabajado con posterioridad a la jubilación.

ARTÍCULO XIV ESTABILIDAD DE EMPLEO

Sección 1. Cuando la Autoridad estime necesario reducir el número de pilotos empleados por ésta y cubiertos por este Convenio, lo notificará a los pilotos a ser cesanteados con no menos de ciento veinte (120) días de anticipación a la fecha fijada para la efectividad de la cesantía. Se dispone que en caso de cesantía por razones económicas, la notificación será con sesenta (60) días de anticipación.

En la reducción de personal se tomará en consideración el tiempo de servicio (antigüedad) de cada piloto cubierto por este Convenio comenzando la reducción de personal con aquellos pilotos con menos tiempo de servicio (antigüedad). Entendiéndose, que si la reducción en las operaciones afecta únicamente a uno de los tipos de aeronaves utilizadas por la Autoridad, esto es, aeronaves de ala fija o ala rotativa, la consideración de tiempo de servicio (antigüedad) se condicionará a las cualificaciones de los pilotos para volar uno de estos tipos de aeronaves o ambos.

Sección 2. Reemplazo de Pilotos Cesanteados

Cuando a juicio de la Autoridad las necesidades del servicio requieran aumentar el número de pilotos dentro de las clasificaciones que se indican en la Sección 1 del Artículo IX, *Clasificaciones*, se dará prioridad a los pilotos que se hayan cesanteado y que aparezcan aún en la lista de tiempo de servicio (antigüedad) que se establece en el Artículo XII, *Tiempo de Servicio*, Sección 2, de este Convenio, dando preferencia a aquellos pilotos con más tiempo de servicio (antigüedad), siempre que cumplan con las siguientes condiciones:

- A. Que llene los requisitos de la plaza vacante.
- B. Que durante el período transcurrido entre su cesantía y la fecha de ser reemplazado haya mantenido sus calificaciones como piloto, según lo estipula la Administración Federal de Aviación.
- C. Que notifique al Jefe de la División de Personal de la Autoridad su decisión de aceptar el reemplazo, por escrito, dentro de un término mayor de diez (10) días laborables de la fecha de haber sido notificado por dicho funcionario a la última

dirección que haya sometido al Jefe de la División de Personal, incluyendo en su notificación evidencia de que se ha mantenido al día en sus calificaciones como piloto, según lo estipula la Administración Federal de Aviación.

- D. Que esté disponible para ser reemplorado dentro de un período no mayor de treinta (30) días de la fecha de la notificación de reemplero.

Sección 3. Direcciones de Pilotos Cesanteados

Los pilotos cesanteados en virtud de las disposiciones de este Artículo, radicarán sus direcciones con el Jefe de la División de Personal de la Autoridad al momento en que sea efectiva su cesantía y notificarán prontamente, por escrito, a dicho funcionario cualquier cambio de éstas. El incumplimiento con este requisito lo descalificará para ser reemplorado por la Autoridad.

Sección 4. Correspondencia sobre Cesantías y Reemplero

La Autoridad enviará a la Unión y al representante de los pilotos copia de toda correspondencia que ésta haya cursado a los pilotos cubiertos por este Convenio en relación con cesantía y reemplero que se establecen en este Artículo.

Sección 5. En aquellos casos en que por alguna razón, excepto renuncia, jubilación o despido por acción disciplinaria, un piloto regular sea cesanteado, la Autoridad hará un pago por cesantía, siempre que existan los fondos disponibles, en la cuantía que se establece a continuación:

- A. El sueldo correspondiente a un mes y medio (1½) por concepto de indemnización si la cesantía ocurre dentro de los primeros cinco (5) años de servicio, más una (1) semana por cada año de servicio en la Unidad Apropriada.
- B. El sueldo correspondiente a dos (2) meses por concepto de indemnización si la cesantía ocurre luego de los cinco (5) años hasta diez (10) años de servicio, más una (1) semana por cada año de servicio en la Unidad Apropriada.
- C. El sueldo correspondiente a tres (3) meses si la cesantía ocurre luego de diez (10) años de servicio, más una (1) semana por cada año de servicio en la Unidad Apropriada.

Si dicho piloto se reintegrarse al servicio de la Autoridad, no tendrá derecho nuevamente a este beneficio. El pago por cesantía se hará en o antes de la terminación del segundo periodo de pago siguiente a la fecha de la cesantía.

ARTÍCULO XV EXÁMENES FÍSICOS Y EVALUACIONES SICOLÓGICAS

Sección 1. Exámenes Físicos Requeridos por la Agencia Federal de Aviación

- A. Los pilotos cubiertos por este Convenio se someterán a aquellos exámenes físicos que se les requiera por los reglamentos de la Administración Federal de Aviación para mantener al día su certificado de vuelo del tipo requerido por la Autoridad. Copia de dicha certificación médica se remitirá a la División de Salud Ocupacional. El costo de estos exámenes lo sufragará la Autoridad.
- B. Los pilotos suministrarán a la Autoridad evidencia que compruebe el haberse sometido a dichos exámenes físicos, así como de los resultados de los mismos.
- C. En el caso de que en virtud de los exámenes requeridos por la reglamentación federal antes mencionada cualquiera de los pilotos regulares cubiertos por este Convenio se encuentre físicamente incapacitado para ejercer sus funciones como tal, se le concederá la licencia por enfermedad que tenga acumulada y que se concede en virtud del Artículo XXVI, *Licencias*, Sección 2, de este Convenio, la cual comenzará a utilizarse desde el momento en que el piloto deje de volar (*grounded*) para la Autoridad por razón del resultado de dichos exámenes y mientras se sustancia el procedimiento de apelación que disponen los referidos reglamentos federales hasta que recaiga una determinación final. Se dispone que de no tener el piloto suficiente licencia por enfermedad acumulada y que éste haya radicado su petición de revisión del dictamen médico dentro del período de treinta (30) días a partir del referido dictamen, la Autoridad le concederá aquella licencia adelantada por enfermedad y licencia extraordinaria por enfermedad que sea necesaria y justificada, según se dispone en el Artículo XXVI, *Licencias*, Sección 3, de este Convenio.

Sección 2. Exámenes Requeridos por la Autoridad

- A. Todo aspirante a empleo como piloto de la Autoridad deberá someterse a aquellos exámenes, incluyendo físicos y evaluaciones sicológicas, que requiera la Autoridad y aprobar los mismos para poder ser empleado. A los aspirantes a reemplazo sólo se les exigirá aprobar los exámenes físicos y evaluaciones sicológicas que la Autoridad requiera.
- B. En adición a los exámenes cubiertos por el Inciso A de esta Sección, la Autoridad podrá requerir a los pilotos cubiertos por este Convenio que se sometan a aquellos exámenes físicos y mentales que a juicio de la Autoridad sean necesarios para la realización de sus deberes como piloto. Esta facultad no se utilizará para discriminar contra piloto alguno.
- C. El costo de los exámenes requeridos por la Autoridad establecidos en los Incisos A y B de esta Sección se sufragarán por ésta.

ARTÍCULO XVI - COMPENSACIÓN BÁSICA

Sección 1. Los pilotos se le pagará cada dos (2) semanas sobre la base de su compensación anual siendo el importe de su paga cada dos (2) semanas un veintiseisavo (1/26) del sueldo anual fijado al piloto. El tipo de salario por hora se determinará a base de la división de la compensación anual fijada dividida entre mil novecientas cincuenta (1,950) horas.

Sección 2. La Autoridad certificará a cada piloto al fin del año natural el total pagado como consecuencia de las horas voladas en carga externa que se aplica a paga básica.

Sección 3. A discreción del trabajador, el pago de los empleados regulares se hará por medio de depósito directo, transferencia electrónica, **tarjeta de nómina** o cheque; el cual llevará adherida una hoja de liquidación indicando el salario devengado, las deducciones, la compensación extraordinaria por sobretiempo y el período que comprende. La Autoridad se reserva el derecho de cancelar, en cualquier momento, el depósito directo o transferencia electrónica, conforme con las normas administrativas vigentes.

ARTÍCULO XVII COMPENSACIÓN EXTRAORDINARIA

Sección 1. A Razón de Doble el Tipo Regular de Salario por Hora

- A. Horas trabajadas durante el sexto y séptimo día.
- B. Horas trabajadas en exceso de la jornada de siete y media (7½) horas.
- C. Horas trabajadas durante el período para tomar alimentos.

Sección 2. A Razón del Tipo Regular de Salario por Hora en Adición a la Paga Básica

- A. Horas trabajadas en días festivos concedidos libres con paga.
- B. Tiempo trabajado en la jornada regular de trabajo diaria cuando éste resulta en exceso de siete y media (7½) horas por haberse trabajado durante el período de tomar los alimentos.
- C. Horas que por disposición administrativa del Gobernador la Autoridad le conceda libre a los pilotos cubiertos por este Convenio durante las cuales se les requiera trabajar.

- D. Horas trabajadas durante el período de descanso concedido para disfrutarse dentro de la jornada regular de trabajo en conformidad con la Sección 10, Licencia por Trabajos durante la Madrugada, del Artículo XXVI, Licencias.

ARTÍCULO XVIII - GARANTÍA DE COMPENSACIÓN MÍNIMA

Sección 1. Garantía Mínima en Días fuera del Programa Regular Semanal de Trabajo

- A. Los pilotos requeridos a trabajar en días fuera de su programa regular de trabajo tendrán derecho a recibir compensación mínima equivalente al importe de cuatro (4) horas de trabajo a razón del tipo regular de salario, si por causa ajena a su voluntad ocurre cualquiera de las siguientes situaciones:
1. Debido a falta de aviso de la Autoridad al piloto sobre la suspensión del trabajo, en su casa o personalmente antes de la hora de salida hacia el trabajo, salvo en casos de fuerza mayor, tales como inundaciones, marejadas, incendios o terremotos, que impidan avisarle la suspensión del trabajo con anticipación adecuada, se presenta dicho piloto a la hora y sitio requeridos y no se puede, o no se le permite hacer trabajo alguno.
 2. El trabajo se suspende antes del transcurso de las primeras cuatro (4) horas de trabajo. Si el importe de las horas trabajadas a razón del tipo extraordinario de salario es igual o sobrepasa el importe de cuatro (4) horas al tipo regular de salario, se entenderá que se cumplió con la garantía de compensación mínima que aquí se establece.
- B. En cualquiera de estas situaciones, la Autoridad retendrá al piloto durante el tiempo equivalente a la compensación mínima garantizada en espera de oportunidad para que reanude su labor, o en el desempeño de cualquiera de sus funciones como piloto. En caso de que no haya oportunidad de reanudar la labor o de asignársele a desempeñar otra, el piloto se despachará y siempre tendrá derecho a la compensación mínima garantizada equivalente al importe de cuatro (4) horas.

Sección 2. Garantía Mínima en Horas fuera del Programa Regular de Trabajo

Los pilotos requeridos a trabajar en horas fuera de su programa regular de trabajo tendrán derecho a recibir compensación mínima equivalente al importe de cuatro (4) horas de trabajo a razón del tipo regular de salario, si por causa ajena a su voluntad, ocurre cualquiera de las siguientes situaciones:

- A. Debido a falta de aviso de la Autoridad al piloto sobre la suspensión del trabajo, en su casa o personalmente antes de la hora de salida hacia el trabajo, salvo en casos de fuerza mayor, tales como inundaciones, marejadas, incendios o

terremotos, que impidan avisarle la suspensión del trabajo con anticipación adecuada, se presenta dicho piloto a la hora y sitio requeridos y no se puede o no se le permite hacer trabajo alguno.

- B. El trabajo se suspende antes del transcurso de las primeras cuatro (4) horas. Si el importe de las horas trabajadas a razón del tipo extraordinario de salario es igual o sobrepasa el importe de cuatro (4) horas al tipo regular de salario, se entenderá que se cumplió con la garantía de compensación mínima que aquí se establece.

Sección 3. A todo piloto cuyos servicios se le requieran para trabajos de emergencia o vías libres fuera de su programa regular de trabajo, se le concederá una (1) hora adicional para compensar adecuadamente el tiempo que tome en venir al trabajo y regresar a su casa.

ARTÍCULO XIX SALARIOS

Sección 1. Aumentos de Salarios

La Autoridad concederá los siguientes aumentos de salario, los cuales serán aplicables a la paga básica del empleado:

<u>Efectividad</u>	<u>Aumento sobre la Paga Básica</u>
--------------------	---

Sección 2.

A. Compensación Adicional por Actividades de Carga Externa

Cuando estén efectivamente realizando actividades de carga externa, los pilotos que manejen el helicóptero, así como el *Piloto Bucketman* recibirán una compensación adicional de \$12.00 por hora volada en dicha actividad. El tiempo de vuelo (*Flying Time*) en que se aplicará la compensación adicional por hora de \$12.00 será aquel en el que se utilice el helicóptero transportando carga externa. Entendiéndose, además, que en todo aquel tiempo de vuelo (*Flying Time*) realizado el día en que se transporte carga externa y que directamente se relacione con ésta, incluyendo el *Ferry Time*, transportación de brigadas y carga dentro del área en que se realice la actividad, tendido de cable e inspección del área del proyecto, se aplicará por igual dicha compensación adicional de \$12.00 por hora.

- B. La compensación adicional de \$12.00 la hora por horas voladas en actividades de carga externa, según se define en este Convenio Colectivo, se considerará como parte de la paga básica de éstos para la determinación de todos los beneficios marginales que hasta el presente los pilotos han disfrutado en su calidad de empleados de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico.

ARTÍCULO XX NIVELES DE MÉRITO

Sección 1. Normas para Aumentos de Niveles de Mérito

- A. El aumento de un nivel de mérito a otro para los pilotos se hará tomando en consideración los años de servicio en cada nivel de mérito y los siguientes requisitos de mérito según se detalla a continuación:

1. Tiempo de Servicio

Además de cumplir con los requisitos que se enumeran más adelante, para aumentar de un nivel de mérito a otro, los pilotos deberán cumplir como máximo los siguientes períodos de servicio en cada uno de los distintos niveles de mérito:

Pilotos activos en la Autoridad hasta el 2010

- a. Para aumentar del nivel de mérito uno al dos - 1 año de servicio en el nivel de mérito uno.
- b. Para aumentar del nivel de mérito dos al tres - 2 años de servicio en el nivel de mérito dos.
- c. Para aumentar del nivel de mérito tres al cuatro - 2 años de servicio en el nivel de mérito tres.
- d. Para aumentar del nivel de mérito cuatro al cinco - 3 años de servicio en el nivel de mérito cuatro.
- e. Para aumentar del nivel de mérito cinco al seis - 3 años de servicio en el nivel de mérito cinco.
- f. Para aumentar del nivel de mérito seis al siete - 3 años de servicio en el nivel de mérito seis.
- g. Para aumentar del nivel de mérito siete al ocho - 3 años, 6 meses en el nivel de mérito siete.

- h. Para aumentar del octavo nivel de mérito al noveno y del noveno al décimo - 3 años, 6 meses de servicio en cada uno de dichos niveles.

Pilotos que se recluten a partir de la firma de este Convenio, y subsiguientemente:

- a. Para aumentar del nivel de mérito uno al dos, 2 años de servicio en el nivel de mérito uno.
- b. Para aumentar del nivel de mérito dos al tres, 3 años de servicio en el nivel de mérito dos.
- c. Para aumentar del nivel de mérito tres al cuatro, 3 años de servicio en el nivel de mérito tres.
- d. Para aumentar del nivel de mérito cuatro al cinco, 4 años de servicio en el nivel de mérito cuatro.
- e. Para aumentar del nivel de mérito cinco al seis, 5 años de servicio en el nivel de mérito cinco.
- f. Para aumentar del nivel de mérito seis al siete, 5 años de servicio en el nivel de mérito seis.

2. Méritos

a. Trabajo Satisfactorio

Desempeño satisfactorio en sus labores, así como capacitarse en materias relacionadas con su puesto.

b. Buena Conducta

No ser objeto de amonestación formal o acción disciplinaria aceptada por el piloto y el representante de la Unión o comprobada mediante vista administrativa durante el período de servicio en el nivel de mérito bajo consideración.

Durante el período de evaluación a considerarse no existirá en los registros del empleado evidencia de cometer las faltas que se indican más adelante, las cuales deberán haber sido aceptadas por el piloto y el representante de la Unión o comprobadas mediante vista administrativa:

- 1) frecuentes tardanzas
- 2) ausencias injustificadas
- 3) falta de interés en el trabajo

- B. En caso de existir en el récord del piloto constancia de haber cometido cualquiera de las faltas arriba indicadas o acciones disciplinarias por faltas

cometidas, el período de servicio en el nivel de mérito bajo consideración se contará desde la fecha de la última falta, amonestación formal o medida disciplinaria.

Un memorando de un supervisor sin haber sido la falta aceptada por el piloto y el representante de la Unión, o comprobada ante el representante u oficial autorizado de la Unión o mediante una vista administrativa, no será causa para denegar un nivel de mérito.

- C. En la aplicación de estas normas, en ningún caso se aumentará más de un nivel de mérito en una ocasión.
- D. Estas normas no impiden la recomendación de aumento de nivel de mérito en casos de méritos excepcionales.

Sección 2. Asignación de Nivel de Mérito en Caso de Ascenso

- A. En casos de ascenso se le asignará el mismo nivel de mérito que tenía en su clasificación anterior.
- B. El período de servicio en el nivel de mérito bajo consideración se contará desde la fecha de efectividad del ascenso.

ARTÍCULO XXI BONO DE NAVIDAD

Sección 1. Cuantía del Bono

La Autoridad de Energía Eléctrica concederá el primer viernes de diciembre de cada uno de los años cubiertos por este Convenio un Bono de Navidad a cada uno de los pilotos regulares pertenecientes a la Unidad Apropiaada a que se refiere este Convenio, que hubieren estado empleados al cierre del año fiscal anterior a diciembre de cada uno de dichos años, y que tuviere por lo menos seis (6) meses de servicio como tal al cierre de dicho año fiscal. Durante los cuatro (4) años de vigencia de este Convenio, el Bono será equivalente al ocho por ciento (8%) hasta un máximo de sesenta mil dólares (\$60,000) más un cuatro por ciento (4%) de cualquier salario devengado sobre esta cantidad.

Sección 2. Bono Proporcional en Casos Especiales

En aquellos casos en que antes de terminar el año fiscal el piloto hubiere muerto, o se hubiere acogido al retiro, o hubiere sido reclutado por las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, tendrá derecho al Bono de Navidad de ese año en proporción al total del salario devengado durante el año fiscal, al igual que si hubiere continuado y estado en servicio activo hasta el cierre de ese año fiscal.

Sección 3. Cuantía del Bono bajo Circunstancias Fortuitas

En casos de terremoto, huracanes o siniestros que ocasionen daños a la propiedad de la Autoridad, o que causen una reducción en sus rentas que ésta no pueda cubrir con las reservas y seguros provistos para tales daños a la propiedad o reducción en sus rentas y la Autoridad demostrare que su situación financiera no le permite pagar el Bono de Navidad en la cuantía convenida, la Autoridad y la Unión determinarán de mutuo acuerdo la cantidad razonable que deba pagar la Autoridad, en lugar de la cuantía dispuesta en la Sección 1 de este Artículo.

De no ponerse de acuerdo la Autoridad y la Unión, la controversia se someterá a la decisión de un Árbitro Especial designado de mutuo acuerdo entre las partes. Este Árbitro Especial será una persona de reconocida competencia profesional en el campo de las finanzas y la economía, y de reconocida solvencia moral en la comunidad. El Árbitro resolverá la controversia con arreglo a las disposiciones de este Artículo y su laudo será final y obligatorio para las partes.

Los honorarios y gastos de dicho Árbitro Especial los sufragarán por partes iguales la Autoridad y la Unión.

Sección 4. Durante la vigencia de este Convenio Colectivo, todo empleado temporero tendrá derecho a recibir un Bono de Navidad equivalente al que establece la legislación vigente aplicable a las corporaciones públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico siempre que haya prestado servicios a la Autoridad durante por lo menos novecientos sesenta (960) horas dentro del período de doce (12) meses desde el 1 de diciembre del año anterior hasta el 30 de noviembre del año en que se conceda. Los servicios por quince (15) días o más durante un mes se considerarán como un mes de servicio.

Sección 5. Leyes que Regirán la Concesión del Bono, Procedimiento en caso de Reclamaciones

- A. La Autoridad y la Unión expresamente convienen que las anteriores disposiciones se regirán única y exclusivamente por las leyes de Puerto Rico y quedan excluidas de la aplicación de las leyes federales.
- B. Las partes convienen, además, que el tipo regular de salario por hora no variará en forma alguna para todos los efectos de este Convenio y de ley por el Bono de Navidad convenido en este Artículo.
- C. El Bono de Navidad no se considerará para el pago de tiempo extraordinario, vacaciones y todos aquellos otros beneficios concedidos por este Convenio o por ley que se determinen a base del tipo regular de salario por hora. En ningún caso el Bono de Navidad para cada piloto excederá de un ocho por ciento (8%) por la vigencia del Convenio hasta un máximo de sesenta mil dólares (\$60,000) más el cuatro por ciento (4%) de cualquier salario devengado sobre

sesenta mil dólares (\$60,000) anuales por cada piloto durante cada uno de los años fiscales y, de no resultar así, la Autoridad hará el ajuste necesario para que dicha multiplicación produzca la referida cantidad.

- D. Cualquier reclamación de la Unión o de los pilotos alegando que el Bono de Navidad ha aumentado el tipo regular de salario por hora, así como cualquier otra reclamación que involucre el Bono, se someterá a la decisión de un Árbitro Especial que las partes designen de mutuo acuerdo, quien rendirá su laudo rigiéndose exclusivamente por las disposiciones de este Artículo. El laudo de dicho Árbitro será final y obligatorio para las partes.

ARTÍCULO XXII DIETAS

Sección 1. Definición

Se entiende por dietas las asignaciones fijas convenidas para los gastos reembolsables de alimentos y alojamiento en que incurran los pilotos cubiertos por este Convenio cuando se les requiere trabajar fuera de su zona o sitio de trabajo, o bien en horas fuera del programa regular de trabajo en su zona o sitio de trabajo. El reembolso de estos gastos será mediante depósito directo, transferencia electrónica, cheque o cualquier otro medio electrónico; el cual llevará adherida una hoja indicando el detalle del desembolso.

Sección 2. Dietas – fuera de la Zona o Sitio de Trabajo

A. Dentro del Estado Libre Asociado de Puerto Rico

Las dietas o gastos reembolsables se pagarán en ocasión de requerírsele al piloto trabajar fuera de su zona o sitio de trabajo dentro del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en las situaciones y cantidades que se especifican a continuación:

1. En casos de períodos de veinticuatro (24) horas o más, la Autoridad pagará dietas **por** \$76.50
2. En casos de períodos menores de veinticuatro (24) horas, si el piloto sale de su zona o sitio de trabajo y labore consecutivamente, la Autoridad pagará dietas de la siguiente forma:
 - a. Una hora antes del comienzo de la jornada regular de trabajo, para desayuno: \$4.50
 - b. En exceso de (5) horas y quince (15) minutos, luego de comenzada su jornada regular de trabajo, para almuerzo: \$8.50

- c. En exceso de cinco (5) horas y quince (15) minutos, luego de haber transcurrido su primer período de tomar alimentos, para cena: \$8.50
- d. En o después de las 6:15 p.m. y no regresa hasta en o después de las 5:45 a.m. del día siguiente, para alojamiento: \$55.00

En cuanto al pago por concepto de alojamiento, la Autoridad pagará hasta \$70 en zona especial (Aguadilla, Quebradillas, Mayagüez, Ponce, Fajardo, Vieques y Culebra) con presentación de factura y comprobante de pago.

B. Fuera del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (incluyendo Islas Vírgenes)

A los pilotos se les pagará una dieta que no excederá de ciento treinta y cinco dólares (\$135) diarios distribuidos como sigue:

Desayuno	\$ 10.00
Almuerzo	20.00
Cena	20.00
Alojamiento	85.00

En aquellos casos en que el piloto viaje fuera del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en compañía de un empleado gerencial, se le pagarán las dietas según dispone el Capítulo 300 del Manual Administrativo.

La suma total de dietas para un día completo se divide en cuatro partes (desayuno, almuerzo, comida y hospedaje) y se le rembolsa al empleado la cantidad correspondiente de acuerdo con la hora de partida o llegada.

En cuanto al pago por concepto de alojamiento, el empleado someterá evidencia cuando el pago exceda de ochenta y cinco dólares (\$85). Sobre dicha cantidad, se pagará hasta los límites establecidos con la debida presentación de documentos.

Sección 3. Dietas en Ocasión de Requerirse Trabajar fuera del Programa Regular de Trabajo en la Zona o Sitio de Trabajo

Si a un piloto cubierto por este Convenio se le requiere trabajar en su propia zona o sitio de trabajo durante horas fuera de su programa regular de trabajo en sus días laborables y dichas horas cayeren dentro de las indicadas en los Incisos A.2.a., A.2.b. o A.2.c. de la Sección 2 de este Artículo, se le pagarán dietas iguales a las indicadas en dichos incisos.

Si estas horas de trabajo fuera de su programa regular ocurrieran durante la noche y se extendieran hasta o después de las doce de la medianoche, se le pagará dieta de cinco dólares con veinticinco centavos (\$5.25) conocida como la Dieta de la Medianoche. También se le pagará esta dieta si el piloto comienza a trabajar entre las doce de la medianoche y las tres de la mañana, y trabaje dos o más horas.

Sección 4. Dietas en Días Libres

Cuando a un piloto se le requiera trabajar con o sin previo aviso en su zona o sitio de trabajo en cualesquiera de sus días libres, se le pagarán las dietas bajo las condiciones que se establecen en los Incisos A.2.a., A.2.b. o A.2.c. de la Sección 2 de este Artículo, si tiene derecho a las mismas.

Sección 5. Dieta de Medianoche fuera de su Zona o Sitio de Trabajo

Cuando un piloto que no está trasladado temporalmente a otra localidad se le requiera trabajar fuera de su zona o sitio de trabajo durante horas fuera o dentro de su programa de trabajo, y estas horas ocurrieron durante la noche y se extiende hasta después de las 12:30 a.m., y regresa a su zona o sitio de trabajo antes de las 8:00 a.m., se le pagará una dieta de cinco dólares con veinticinco centavos (\$5.25) para cena de medianoche. Cuando, en virtud de lo aquí expuesto, al piloto le corresponde el pago de la dieta de cinco dólares con veinticinco centavos (\$5.25), la dieta por concepto de alojamiento no procede por no haber incurrido en dicho gasto.

Sección 6. Gastos de Transportación – fuera de su Zona o Sitio de Trabajo

Cuando a un piloto se le requiera trabajar fuera de su zona o sitio de trabajo y la Autoridad no le hubiere provisto los medios de transportación, le reembolsará los gastos por este concepto a los tipos corrientes prevalecientes. Todo el tiempo que al piloto se le requiriere para hacer los viajes de ida y vuelta de su sitio de trabajo **o desde su residencia, lo que resulte más económico**, hasta donde estuviere trabajando, se considerará tiempo trabajado.

Sección 7. Dietas y Gastos de Transportación Aplicables a Traslados Temporeros

- A. Cuando un piloto con su programa regular sea trasladado temporalmente a otra zona o sitio de trabajo y tenga que residir durante dicho traslado en dicha localidad, se le pagarán las dietas que correspondan a los tipos indicados en este Artículo. Además, la Autoridad le proveerá los medios de transportación para ir a dicha zona o sitio del primer día del traslado y regresar el último día a su zona de trabajo. Si la Autoridad no le proveyere los medios de transportación, el piloto se personará el primer día laborable a la localidad que ha sido trasladado a la hora regular del comienzo de las labores y el último día laborable de su traslado saldrá de regreso para su zona o sitio de trabajo a la hora en que terminen las mismas, y al piloto se le pagará dicha transportación a los tipos corrientes prevalecientes. En este caso el tiempo necesario para viajar

será convenido entre el piloto y su supervisor, incluyendo el tiempo razonable para conseguir el vehículo y al piloto se le pagará dicho tiempo a razón de doble su tipo regular de salario si éste cayera fuera de su jornada regular de trabajo diaria.

- B. Cuando un piloto con un programa regular sea trasladado temporalmente a otra zona o sitio de trabajo y tenga que residir en dicha localidad durante los cinco (5) días laborables de su semana de trabajo, la Autoridad le pagará las dietas que correspondan a los tipos indicados en este Artículo desde la hora de salida el primer día laborable. Además, le proveerá los medios de transportación para ir a dicha localidad el primer día laborable y regresar a su zona o sitio de trabajo el último día laborable de dicha semana. Si la Autoridad no le proveyere los medios de transportación, el piloto se personará el primer día laborable a la localidad que ha sido trasladado a la hora regular del comienzo de las labores y el último día laborable de dicha semana saldrá de regreso para su zona o sitio de trabajo a la hora en que terminen las mismas. Al piloto se le pagará dicha transportación a los tipos corrientes prevalecientes. En este caso el tiempo necesario para viajar será convenido entre el piloto y su supervisor, incluyendo el tiempo razonable para conseguir el vehículo, y al piloto se le pagará dicho tiempo a razón de doble su tipo regular de salario si éste cayera fuera de su jornada regular de trabajo diaria.
- C. Cuando un piloto de programa regular se asigne a trabajar en otra zona o sitio de trabajo y se le requiera ir a dicha localidad y regresar a su zona o sitio de trabajo diariamente, la Autoridad le pagará las dietas que le correspondan a los tipos indicados en este Artículo. Además, le proveerá diariamente los medios de transportación para ir a dicha localidad y regresar a su zona o sitio de trabajo. Si la Autoridad no le proveyere los medios de transportación, el piloto se personará a la localidad a que ha sido trasladado a la hora regular del comienzo de las labores y saldrá de regreso para su zona o sitio de trabajo a la hora en que terminen las mismas. Al piloto se le pagará dicha transportación a los tipos corrientes prevalecientes. En este caso el tiempo necesario para viajar será convenido entre el piloto y su supervisor, incluyendo el tiempo razonable para conseguir el vehículo. Al piloto se le pagará dicho tiempo a razón de doble su tipo regular de salario, si éste cayera fuera de su jornada regular de trabajo diaria.
- D. En todas las situaciones mencionadas en los Incisos A, B y C de esta Sección, el tiempo de viaje se considera como tiempo trabajado.
- E. En aquellos sitios inaccesibles o de escasa transportación se observará un grado razonable de flexibilidad al convenir el piloto y su supervisor el tiempo de viaje y de espera para conseguir el vehículo.

Sección 8. Dietas por Estudio o Adiestramiento fuera del Estado Libre Asociado de Puerto Rico

En caso de la Autoridad requerir a un piloto cubierto por este Convenio cursar estudios o recibir adiestramiento fuera del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, la Autoridad y la Unión, conjuntamente con el piloto, discutirán las dietas que se le asignarán a dicho piloto, que nunca serán mayores a de las establecidas o que se establezcan conforme con la Sección 2. B. de este Artículo.

ARTÍCULO XXIII
PAGO DE GASTOS DE TRASLADO

Sección 1. Gastos de Traslado

La Autoridad le reembolsará a los pilotos regulares que se trasladen, en interés exclusivo de la Autoridad, de una municipalidad a otra por concepto de gastos de traslado la cantidad fija de doscientos veinticinco dólares (\$225).

Sección 2. Garantía de Traslado Temporal - Cinco (5) Días

Para permitir al piloto conseguir una vivienda adecuada y hacer los trámites correspondientes por su traslado, se le trasladará temporalmente a la otra municipalidad por un período que no excederá de cinco (5) días laborables y se le proveerá o pagará la transportación. Además, se le pagarán las dietas a que tenga derecho según se dispone en el Artículo XXII, Dietas, de este Convenio.

Sección 3. Compensación por Daños Ocasionados por el Traslado

Cuando la Autoridad necesite trasladar, en su interés exclusivo, permanentemente a un piloto de una municipalidad a otra o dentro de la municipalidad, la Autoridad y la Unión conjuntamente con el piloto discutirán previamente las razones que obligan a la Autoridad a realizar dicho traslado, así como los daños económicos, a la salud y otros que el traslado pueda ocasionar al piloto. En caso de que se realice el traslado, en interés exclusivo de la Autoridad, y algún daño se le ocasione al piloto, se le reembolsará como compensación por el traslado hasta una cantidad máxima de:

- A. Traslado de una municipalidad a otra –\$575
- B. Traslado en la misma municipalidad –\$350

En ambas situaciones se estudiará por sus méritos cada traslado para determinar la cuantía a pagar, la cual nunca será mayor que las anteriores fijadas.

Sección 4. Se establece que para tener derecho a los gastos de traslado o el pago por daños ocasionados por el traslado en la misma municipalidad o de una municipalidad a otra, el sitio o centro de trabajo a donde sea trasladado deberá estar a una distancia por recorrido de carretera, por la ruta más corta, de 7 millas o más desde el sitio o centro de trabajo del cual se traslade.

ARTÍCULO XXIV - DÍAS FESTIVOS Y TIEMPO LIBRE CON PAGA EN VIRTUD DE DISPOSICIÓN ADMINISTRATIVA DEL GOBERNADOR DE PUERTO RICO

Sección 1. Días Festivos Concedidos Libres con Paga

- A. Los pilotos cubiertos por este Convenio recibirán paga a razón de su tipo regular de salario por todas las horas de trabajo regular que le correspondería trabajar dentro de los cinco (5) días laborables de su programa regular de trabajo cuando no se les requiera trabajar durante los siguientes días festivos **concedidos por la legislación vigente aplicable a las corporaciones públicas:**

1 de enero	Año Nuevo
6 de enero	Día de Reyes
2do lunes de enero	Día de Eugenio María de Hostos
3er lunes de enero	Día de Martin Luther King, Jr.
3er lunes de febrero	Día de Jorge Washington
22 de marzo	Día de la Abolición de la Esclavitud
Movable	Viernes Santo
3er lunes de abril	Día de José de Diego
Último lunes de mayo	Día de la Conmemoración
4 de julio	Día de la Independencia de los Estados Unidos
3er lunes de julio	Día de Luis Muñoz Rivera
25 de julio	Día de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico
27 de julio	Día de José Celso Barbosa
1er lunes de septiembre	Día del Trabajo
12 de octubre	Día del Descubrimiento de América
Movable	Día de Elecciones Generales
11 de noviembre	Día del Veterano
19 de noviembre	Día del Descubrimiento de Puerto Rico
4to jueves de noviembre	Día de Acción de Gracias

24 de diciembre (a partir de las doce del mediodía)	Nochebuena
25 de diciembre	Navidad

- B. De requerírsele trabajar durante los días festivos antes enumerados, el piloto recibirá paga de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo XVII, *Compensación Extraordinaria*, Sección 2.
- C. En relación con dichos días festivos concedidos libres con paga, la Autoridad y la Unión acuerdan, además, lo siguiente:
 - 1. Si cualquiera de los días festivos concedidos libres con paga antes enumerados ocurriera en domingo, se considerará como festivo con paga el lunes siguiente, sujeto a las condiciones establecidas en este Convenio, excepto cuando dicho domingo sea el quinto día laborable de su programa regular de trabajo, que se considerará dicho domingo como día festivo y únicamente recibirá paga como día festivo por ese día.
 - 2. Las horas concedidas libres con paga se considerarán como trabajadas para computar las horas trabajadas durante la semana de trabajo.
 - 3. Se considerarán días festivos como parte de la lista anterior aquellos que por proclama del Gobernador de Puerto Rico o del Presidente de los Estados Unidos, o por ley se declararán en lo sucesivo días festivos a observarse en Puerto Rico.

Sección 2. Tiempo Libre con Paga Concedido por la Autoridad en Virtud de Disposiciones Administrativas del Gobernador de Puerto Rico

- A. Todo piloto cuyos servicios la Autoridad determine que son necesarios para mantener sin menoscabo los servicios que presta la Autoridad, disfrutará libre con paga básica aquellas horas dentro de su jornada regular de trabajo diaria que la Autoridad conceda libre en virtud de disposiciones administrativas del Gobernador de Puerto Rico, según se dispone en esta Sección.
- B. Cuando se conceda una tarde libre se entenderá que la tarde cubre el período entre las doce del mediodía (12:00 m.) y las seis de la tarde (6:00 p.m.).
- C. En aquellas tardes concedidas libres los pilotos cuya jornada regular está comprendida en su totalidad entre las doce del mediodía (12:00 m.) y las doce de la medianoche (12:00 m.n.), disfrutarán libre con paga solamente la última mitad de su jornada. Aquellos pilotos cuya jornada de trabajo termine después del mediodía, disfrutarán libre con paga únicamente aquellas horas de su jornada entre las doce del mediodía (12:00 m.) y la terminación de su jornada.

- D. Cuando se conceda libre parte de una tarde, se entenderá que las horas concedidas libres se fijarán a partir de la hora señalada por la disposición administrativa del Gobernador y terminarán a las seis de la tarde (6:00 p.m.). Para aquellos pilotos que terminen su jornada antes de las seis de la tarde (6:00 p.m.), las horas concedidas libres son aquellas que caen dentro de su jornada a partir de la hora señalada por dicha disposición hasta la terminación de su jornada. Para aquellos pilotos que terminen su jornada después de las seis de la tarde (6:00 p.m.) y en o antes de las doce de la medianoche (12:00 m.n.), las horas a concederse libres serán iguales a la cantidad de horas entre el comienzo de la hora establecida por la referida disposición y las seis de la tarde (6:00 p.m.) y se concederán en la última parte de dicha jornada.
- E. Cuando se conceda libre una mañana se entenderá que la mañana cubre el período entre las seis de la mañana (6:00 a.m.) y las doce del mediodía (12:00 m.). Cuando se conceda parte de la mañana libre, la hora del comienzo será la que fije la disposición administrativa del Gobernador y la terminación será a las doce del mediodía (12:00 m.).
- F. En ninguno de los casos anteriores cubiertos por esta Sección 2 las horas concedidas libres excederán de la mitad de la jornada diaria.
- G. Cuando se conceda un día libre se entenderá que el día cubre el período de veinticuatro (24) horas del día natural a partir de las doce de la medianoche (12:00 m.n.) hasta las doce de la medianoche (12:00 m.n.) siguiente. Al concederse un día libre significará que cualquier jornada de trabajo de siete y media (7½) horas, o parte de ellas, comprendida dentro del período de veinticuatro (24) horas del día natural, se considerará como concedida libre.

ARTÍCULO XXV VACACIONES

Sección 1. Derecho a Vacaciones Anuales para Descanso

- A. Los pilotos regulares tendrán derecho a disfrutar de vacaciones anuales con paga completa hasta un total de treinta (30) días laborables, los cuales se acumularán a razón de dos y medio (2½) días laborables por cada mes de ejercicio del empleo.
- B. Los pilotos temporeros acumularán vacaciones hasta un máximo de 19 días en cada año fiscal a razón de 11.88 horas por cada mes en que hayan trabajado no menos de 80 horas regulares.

Sección 2. Diferimiento de Vacaciones

Cuando el piloto regular por motivos propios no desee tomar las vacaciones acumuladas que le corresponde disfrutar durante el año, tales vacaciones no utilizadas siempre que el balance de licencias no exceda de 337½ horas al finalizar el año en curso, se tomarán durante el año calendario siguiente de acuerdo con el programa de vacaciones, a la terminación del cual el remanente de las vacaciones no utilizadas por necesidades del servicio se le pagará al piloto por la Autoridad.

El piloto no podrá exigir el disfrute de las vacaciones hasta que las hubiere acumulado por un año, excepto en situaciones de emergencia. Las vacaciones se concederán anualmente, en la forma en que no interrumpan el funcionamiento normal de la empresa a cuyo fin el patrono establecerá los turnos correspondientes.

Sección 3. Programación de Vacaciones

Las vacaciones se fijarán por turno para tomarse de acuerdo con un programa establecido por el supervisor y los pilotos. La confección de este programa se hará considerando la necesidad del servicio y el tiempo de servicio (antigüedad) como piloto de la Autoridad. Podrán introducirse a dicho programa aquellos cambios respecto a fechas para tomarse las vacaciones cuando las circunstancias y necesidades del servicio varíen, los cuales se discutirán previamente con el representante de la Unión y los pilotos afectados.

Sección 4. Solicitud de Licencia para Vacaciones

El piloto solicitará la licencia para vacaciones anuales para descanso con no menos de un mes de anticipación a la fecha fijada previamente entre el supervisor y éste para el comienzo del disfrute de éstas, para que su supervisor inmediato radique dicha solicitud.

Sección 5. Pago Anticipado de Vacaciones Anuales

Las vacaciones anuales para descanso se pagarán por anticipado siempre que así se haga constar en la Solicitud de Licencia. El pago anticipado cubrirá solamente aquellos períodos de pago completos dentro del período de vacaciones solicitado.

Sección 6. Vacaciones Interrumpidas

- A. Cuando un piloto se encuentre disfrutando de sus vacaciones anuales para descanso y sea requerido por el supervisor en casos de emergencia y por el bien del servicio a interrumpir sus vacaciones y a reintegrarse a sus labores, las horas regulares de trabajo correspondientes a las vacaciones que cubren tal interrupción se liquidarán al tipo regular de salario en un solo pago, siempre que el piloto no haya requerido el pago anticipado de dichas vacaciones, y se hará el cargo correspondiente a las vacaciones acumuladas. El tiempo trabajado en el

período de vacaciones interrumpidas, se pagará al tipo regular de salario por hora.

- B. Se considerará, además, que se han interrumpido aquellas vacaciones anuales para descanso, cuya solicitud se haya radicado en la División de Tesorería por el supervisor, si dentro del período de quince (15) días laborables anteriores a la fecha fijada para comenzar a disfrutar las mismas el piloto es notificado por el supervisor que por razón de emergencia y por el bien del servicio se requerirá continuar trabajando durante parte o todo el período de vacaciones aprobado.
- C. No obstante lo anteriormente expuesto, el piloto podrá optar por recibir el pago o disfrutar de sus vacaciones inmediatamente después de pasada la situación que diera motivo a la interrupción de las vacaciones o en fecha fijada por mutuo acuerdo, lo que se hará constar en el formulario correspondiente. Las vacaciones diferidas por la Autoridad se concederán con preferencia.

Sección 7. Acumulación de Vacaciones Anuales durante Licencia por Accidente del Trabajo

Los pilotos regulares que sufran un accidente del trabajo acumularán vacaciones anuales durante su licencia por dicho accidente del trabajo hasta un máximo de treinta (30) días en cada año calendario. Para fines de esas vacaciones el tiempo a considerarse será hasta un máximo de doce (12) meses a partir de la fecha en que ocurre dicho accidente. Cualquier exceso de doce (12) meses en que el empleado esté en licencia por accidente del trabajo no se considerará para acumular vacaciones anuales de descanso.

Sección 8. Liquidación de Vacaciones

La Autoridad pagará a los pilotos, al momento de éstos cesar en el servicio, el balance de Licencia por Vacaciones Anuales acumuladas a que tenga derecho.

ARTÍCULO XXVI - LICENCIAS

Sección 1. Licencia Sindical

- A. Cuando un piloto designado representante de éstos tenga que discutir asuntos oficiales con el Director Ejecutivo, Director de **Generación**, Jefe de la División de Personal, Jefe de la División de **Asuntos** Laborales, Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas, o con quienes éstos designen, se le concederá la licencia con paga básica que sea necesaria y que no excederá la jornada regular de siete y media (7½) horas, en un día laborable a razón de su tipo regular de salario por hora.

- B. El representante solicitará dicha licencia a su supervisor inmediato, y la misma se concederá una vez dicho supervisor haya hecho los arreglos para que dicho representante pueda entrevistarse con el funcionario de la Autoridad ante quien corresponda plantear el asunto.

Sección 2. Licencia por Enfermedad

- A. Los pilotos regulares tendrán derecho a un máximo de diecinueve (19) días con paga básica por licencia por enfermedad anualmente, la cual se acumulará al tipo de uno punto cincuenta y ocho (1.58) día por cada mes de ejercicio del empleado.
- B. Los pilotos tendrán derecho al uso de esta licencia por enfermedad con paga básica cuando, debido a enfermedad o a un accidente (excluyendo los accidentes del trabajo), se encuentren incapacitados para desempeñar las labores de su plaza, o cuando un familiar de un empleado contraiga una enfermedad contagiosa que obligue al empleado a someterse a cuarentena, o cuando por razón de su contacto con enfermedades reconocidas por la profesión médica como altamente contagiosas se juzgue que la presencia suya en el lugar de trabajo puede ser perjudicial a la salud de otras personas. En estos casos la Autoridad se reserva el derecho de exigir la evidencia que crea necesaria como prueba de tal situación. Se dispone que las enfermedades que requieren cuarentena son: meningitis cerebroespinal, la tifoidea y cualquier otra que certifique el Departamento de Salud.
- C. La Autoridad liquidará en efectivo el balance de la licencia por enfermedad acumulada en casos de muerte o jubilación del piloto regular.
- D. Los pilotos temporeros, luego de seis meses o más de servicio, acumularán Licencia por Enfermedad a razón de uno punto ochocientos setenta y cinco (1.875) horas por cada semana de no menos de veintidós y media (22½) horas regulares trabajadas, hasta un máximo de trece (13) días al año.

Sección 3. Licencia Adelantada por Enfermedad

- A. En caso de enfermedad no ocupacional comprobada mediante certificación médica que se prolongue por cuatro (4) días o más, y a opción de la Autoridad, certificada por el Médico Consultor de ésta, se le adelantará al piloto regular la Licencia Adelantada por Enfermedad hasta un máximo de cuarenta y cinco (45) días laborables cuando haya agotado la Licencia por Enfermedad que tenga acumulada. El total de la licencia así adelantada se cargará contra la subsiguiente acumulación por enfermedad. En los casos arriba indicados, no se cargará a las vacaciones anuales hasta tanto se hayan agotado las licencias adelantadas por enfermedad a que tenga derecho.

- B. En casos meritorios de enfermedades extraordinariamente prolongadas y debidamente comprobadas por el médico de la Autoridad en que un piloto regular que tenga un (1) año o más de servicio como tal haya agotado su licencia por enfermedad, licencia adelantada por enfermedad y sus vacaciones anuales acumuladas, la Autoridad le concederá licencia extraordinaria por enfermedad con paga básica hasta un máximo de sesenta (60) días laborables. La licencia por enfermedad así adelantada no se cargará contra ninguna acumulación de licencia.
- C. Cuando un piloto regular se encuentre en proceso de ser jubilado por incapacidad física o mental, la Autoridad le concederá licencia extraordinaria por enfermedad con paga básica hasta la efectividad de su jubilación, bajo las condiciones estipuladas en el Apartado B de esta Sección.
- D. El piloto que se separe del servicio por jubilación, cesantía o renuncia, que tenga balance en deuda por concepto de adelanto(s) de Licencia por Enfermedad, previo a la separación del servicio, dicho balance se cobrará de los haberes del piloto. Si éstos no fueran suficientes, se referirá la deuda al Sistema de Retiro y se establecerá un plan de pago deducible de la pensión a que tenga derecho o a través de pago directo.

Sección 4. Licencia por Enfermedad para Examen y Tratamiento Médico o Dental

- A. Para facilitar a los pilotos el acudir oportunamente al médico, al optómetra o al dentista para examen o tratamiento médico, se concederá licencia por enfermedad para cubrir las ausencias del trabajo ocasionadas por la necesidad de visitar a dichos facultativos y así reducir a un mínimo las posibilidades o prolongación de una enfermedad.
- B. Las licencias por enfermedad basadas en las razones anteriores, se solicitarán con el tiempo anticipado posible y al retorno del piloto éste entregará a su supervisor inmediato el certificado médico o de comparecencia, en original, firmado por el facultativo, quien indicará la hora, fecha, teléfono, dirección y número de licencia profesional.

Sección 5. Licencia por Enfermedad, Propósito, Pretextar Engañosamente Enfermedad

- A. Las licencias por enfermedad se establecen en beneficio estricto del piloto cuando por causa de enfermedad personal tiene que permanecer ausente de su trabajo. Cuando la ausencia por motivo de enfermedad se extienda por un período de más de tres (3) días, la Autoridad se reserva el derecho de exigir la evidencia necesaria como prueba de la enfermedad.

- B. Cualquier piloto que engañosamente pretextare enfermedad para justificar su ausencia del trabajo, será objeto de sanción disciplinaria en el grado que su falta o reincidencia de tal falta determine.

Sección 6. Sustitución de Vacaciones Anuales para Descanso por Licencia por Enfermedad

- A. Cuando un piloto se encuentre disfrutando de vacaciones anuales para descanso y se enfermare por un período de tres (3) días o más laborables consecutivos, los días laborables de acuerdo con su programa de trabajo comprendidos dentro de dicho período se cargarán a licencia por enfermedad, siempre que el piloto haya notificado al supervisor durante dicha enfermedad.
- B. Esta sustitución de vacaciones anuales para descanso se establece para beneficio de aquel piloto que mientras se encuentra disfrutando sus vacaciones anuales se enfermare de tal manera que de no haber estado disfrutando de las referidas vacaciones anuales para descanso, hubiere estado imposibilitado de asistir a su trabajo.
- C. El piloto deberá solicitar la sustitución de Licencia por Vacaciones Anuales por la Licencia de Enfermedad tan pronto se reintegre a su trabajo. La Autoridad se reserva el derecho de exigir la evidencia necesaria como prueba de la enfermedad. No se autorizará dicha sustitución hasta tanto el piloto se reintegre a su trabajo. El supervisor podrá autorizar al piloto a continuar en el disfrute de su licencia para descanso o fijar una fecha próxima a esos fines, si ello resulta en la conveniencia del piloto y así lo permita el programa de vacaciones y las necesidades del servicio. Esto, siempre que no exceda el máximo de acumulación de vacaciones anuales.

Sección 7. Liquidación de Licencia por Enfermedad

A. Liquidación de Licencia por Enfermedad Acumulada

Los pilotos regulares cubiertos por este Convenio podrán seleccionar entre el Plan de Liquidación de Licencia por Enfermedad aquí establecido, o la acreditación del balance acumulado de dicha licencia como tiempo de servicio para fines de retiro o jubilación, según lo dispuesto en el Artículo XXVIII, Sistema de Retiro, a razón de un (1) mes de servicio acreditable por cada ciento doce punto cinco (112.5) horas de acumulación de esta Licencia. Las liquidaciones están sujetas a la disponibilidad de fondos al momento de la solicitud.

B. Plan de Liquidación

Se establece una acumulación máxima de seiscientos setenta y cinco (675) horas de la Licencia por Enfermedad y un Plan de Liquidación en exceso de dicha acumulación de acuerdo con el siguiente procedimiento:

1. Los pilotos regulares que opten por este Plan de Liquidación y que al momento de entrar en vigor el mismo tengan licencia por enfermedad acumulada en exceso de seiscientas setenta y cinco (675) horas, tendrán derecho a mantener acumuladas dichas horas.
2. El exceso sobre dicha acumulación se liquidará al sueldo prevaleciente al momento de acogerse a este Plan, en un solo pago al piloto, **siempre que existan** fondos disponibles.
3. En aquellos casos en que, al momento de acogerse al Plan, el piloto no tenga seiscientas setenta y cinco (675) horas acumuladas, el balance de esta licencia no utilizado durante el año se acumulará hasta que su acumulación alcance el máximo de seiscientas setenta y cinco (675) horas establecido.

C. Liquidación Anual de Licencia por Enfermedad No Utilizada

Una vez el piloto alcance la acumulación máxima de seiscientas setenta y cinco (675) horas, el exceso de la misma se le liquidará y pagará no más tarde del viernes siguiente al primer período de pago de marzo de cada año, siempre que la Autoridad tenga los fondos disponibles para realizar dicho desembolso.

- D. La licencia por enfermedad acumulada hasta seiscientas setenta y cinco (675) horas se acreditará como tiempo de servicio a razón de un (1) mes de servicio acreditable por cada quince (15) días de licencia por enfermedad no usada para completar los años de servicio para efectos de retiro o jubilación.
- E. Los pilotos que se separen del servicio para acogerse a una pensión por retiro o por incapacidad tendrán derecho a cobrar el balance acumulado de esta licencia a razón del salario regular devengado al momento de jubilación. También en caso de muerte del piloto regular dicho balance se liquidará y entregará a sus herederos.
- F. Los pilotos regulares que renuncien o sean cesanteados por cualquier causa antes de su retiro o jubilación, no tendrán derecho a cobrar los días acumulados que tengan de esta licencia.
- G. El Plan de Liquidación Anual y Pago de Licencia por Enfermedad Acumulada prevalecerá para los pilotos que se acojan al mismo. Aquellos pilotos regulares que opten por el Plan aquí establecido no podrán acogerse nuevamente al Sistema de Acumulación Ilimitada de Licencia por Enfermedad.
- H. La Autoridad liquidará en activo el balance acumulado de esta licencia en casos de muerte o jubilación del piloto regular.

Sección 8. Licencia para Funerales de Familiares

- A. En caso del fallecimiento de la madre, padre, cónyuge o hijos de un piloto se le concederá libre con paga básica, sin cargo alguno a sus vacaciones acumuladas, los siguientes días laborables de su programa regular de trabajo según la clasificación:
1. piloto regular: tres (3) días consecutivos o a opción del empleado y previa notificación a su supervisor, podrá posponer el disfrute de hasta dos (2) de estos días los cuales deberán utilizarse dentro de los treinta (30) días calendario siguientes al fallecimiento del familiar.
 2. piloto temporero: dos (2) días consecutivos o, a opción del empleado y previa notificación a su supervisor, podrá posponer el disfrute de uno (1) de estos días el cual deberá utilizarse dentro de los (30) días calendario siguientes del fallecimiento del familiar.
- B. En casos de fallecimiento de hermanos o abuelos, se concederá libre con paga sin cargo alguno a sus vacaciones acumuladas el día laborable en que se efectúe el funeral. Este beneficio aplicará a pilotos regulares y temporeros.

Sección 9. Licencia por Accidente del Trabajo

- A. En los casos en que un piloto regular, por dictamen del médico de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, precise estar ausente de su trabajo por no poder realizar las tareas de su plaza u ocupación de la Unidad Apropiaada debido a un accidente que ocasione una de las lesiones contempladas en el Inciso H de esta Sección, sufrida durante el trabajo y como consecuencia directa del mismo, la Autoridad pagará al piloto durante el tiempo que esté ausente a partir del accidente del trabajo, su sueldo completo por las horas regulares de trabajo hasta un máximo de ciento cuatro (104) semanas, y en caso de que precise estar ausente de su trabajo por dictamen del médico de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado como consecuencia de dicho accidente por más de ciento cuatro (104) semanas, la Autoridad pagará al piloto el ochenta por ciento (80%) de su sueldo por las horas regulares de trabajo hasta un máximo de cincuenta y dos (52) semanas adicionales. Se dispone que se descontará de inmediato de su paga el importe de la compensación semanal de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado que pueda corresponderle al piloto durante el período de tiempo que esté accidentado.
- B. En cualquier momento durante el término del accidente del trabajo, el piloto regular accidentado podrá ser requerido por la Autoridad para examen por el médico de ésta, quien determinará si el empleado puede realizar total o parcialmente las tareas de su plaza u ocupación. De determinar el médico de la Autoridad que el piloto regular accidentado puede realizar total o parcialmente las tareas de su plaza u ocupación, una vez se notifique de la decisión del

médico al empleado, éste dejará de recibir, de inmediato, la licencia con paga que establece este Artículo. Esta notificación se enviará a la última dirección conocida del empleado y al Presidente de la Unión.

En estos casos la Autoridad y la Unión se reunirán a la brevedad posible para asignarle aquellas funciones que el piloto pueda realizar en conformidad con la determinación o recomendaciones que emita el médico de la Autoridad. Este procedimiento aplicará en los casos de empleados dados de alta por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

- C. De el médico de la Autoridad determinar que el piloto regular accidentado está capacitado para trabajar según se indica anteriormente, la Unión podrá, luego de analizar que el caso es meritorio, solicitar por escrito a la División de Salud Ocupacional que el piloto se refiera a la consideración de un tercer médico para la evaluación correspondiente. Conjuntamente con la solicitud, ésta deberá someter evidencia médica de un especialista en la materia relacionada con la condición médica que contradiga dicho dictamen médico. El empleado deberá solicitar el tercer médico y someter la evidencia médica requerida dentro de los treinta (30) días siguientes al recibo de la notificación de la Autoridad. Éste será un término de caducidad.
- D. El tercer médico se seleccionará entre el Jefe de División de Salud Ocupacional de la Autoridad y el Presidente de la Unión de Pilotos, o en quienes éstos deleguen, dentro de los próximos diez (10) días laborables a partir de la fecha en que la Unión presente la evidencia médica antes mencionada. Dicho tercer médico determinará la capacidad o incapacidad del piloto para desempeñar las funciones de su plaza en ese momento. El médico seleccionado por las partes será un especialista autorizado por la Administración Federal de Aviación y reconocido en la condición objeto de la controversia. El tercer médico someterá su dictamen a la División de Salud Ocupacional y a la Unión a la brevedad posible. De el médico decidir a favor del piloto se le restablecerá la Licencia por Accidente desde que se discontinuó por el médico de la Autoridad.
- E. La determinación médica que emita el tercer médico en el caso sometido ante su consideración será final y obligatorio para las partes, concluyendo así la controversia. Los honorarios del tercer médico los pagará la Autoridad y la Unión en partes iguales, independientemente de la determinación que éste emita.
- F. Mientras el piloto regular se encuentre disfrutando de Licencia por Accidente del Trabajo, la Autoridad tendrá derecho a hacer las investigaciones y exámenes médicos pertinentes para verificar si el piloto hace uso indebido de la licencia concedida en este Artículo.

Si como resultado de esta investigación se determinara que el piloto regular realiza o ha realizado actividades o trabajos remunerados, actividades o trabajos

contraindicados por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, o actividades o trabajos que demuestran o tienden a demostrar que el piloto regular está capacitado para realizar las tareas de su plaza u ocupación, se le suprimirá la licencia con paga que dispone este Artículo. De no estar de acuerdo con esta determinación de la Autoridad, el piloto regular podrá radicar una querrela según lo dispone el Artículo VIII, Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste, del Convenio Colectivo vigente.

- G. En caso de que se determine que un piloto regular reportado accidentado ha pretextado engañosamente un accidente del trabajo o una enfermedad ocupacional para acogerse a los beneficios que dispone este Artículo, la Autoridad tomará la acción disciplinaria que corresponda y reclamar de éste la paga recibida como consecuencia del disfrute indebido de esta Licencia.
- H. Las lesiones cubiertas por esta disposición serán solamente aquellas susceptibles de comprobarse a simple vista o mediante el uso de equipo médico apropiado. De no existir el referido equipo en Puerto Rico, la lesión no estará cubierta por las disposiciones de este Artículo. Se dispone que la Autoridad se reserva el derecho a someter a examen al piloto regular accidentado para determinar si la lesión es una de las anteriormente indicadas y, en consecuencia si el piloto tiene o no derecho a esta licencia.

Para hacer viables las disposiciones de este Artículo el médico de la Autoridad hará su examen y determinación a la brevedad posible. Mientras el referido médico no haga su determinación, prevalecerá la determinación de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado y se le pagará al piloto el salario que le corresponda.

La anterior disposición no afectará cualquier derecho que el empleado tenga bajo la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

- I. La Autoridad podrá, en cualquier momento, luego de que un piloto sufra un accidente del trabajo, llevar a cabo un examen médico del piloto accidentado para determinar si dicho piloto se recuperará de su lesión y estará nuevamente en condiciones físicas para regresar al trabajo. De determinarse que dicho piloto está o quedará total y permanentemente incapacitado para trabajar, la Autoridad recomendará su jubilación y el piloto dejará de recibir la licencia con paga que establece este Artículo a partir de la fecha de efectividad de la referida jubilación.
- J. Si un piloto regular se negare a someterse a los exámenes médicos que la Autoridad le requiera se entenderá que renuncia a los beneficios de este Artículo.
- K. El piloto regular podrá disfrutar de Licencia por Enfermedad y Licencia Adelantada por Enfermedad, si tuviere derecho, cuando hubiere agotado su Licencia por Accidente del Trabajo.

Sección 10. Licencia por Trabajos durante la Madrugada

- A. Esta licencia especial se concederá a los pilotos que se le requiera ejecutar trabajos durante horas fuera de su programa regular entre las doce de la medianoche y las seis de la mañana, aunque dichos trabajos hubieren sido programados con anticipación. Esta licencia es para proveer un período de descanso en sus horas regulares inmediatamente siguiente al trabajo. Entendiéndose, que cuando el trabajo se realizare en la madrugada inmediatamente antes de la jornada del primer día de trabajo, el período de descanso se concederá en dicha jornada.
- B. Horas de Licencia Concedidas
- Las horas de licencia que se conceden a los pilotos serán igual a una y media ($1\frac{1}{2}$) vez las horas trabajadas durante la madrugada y no excederán del máximo de siete y media ($7\frac{1}{2}$) horas regulares de su jornada de trabajo, y éstas no se cargarán contra ninguna de sus licencias acumuladas, ni se deducirán del tiempo trabajado durante la madrugada.
- C. Este tipo especial de licencia cubrirá únicamente trabajos durante la madrugada y no se aplicará a labores comprendidas en un programa regular de trabajo.
- D. En caso de que el trabajo de madrugada se prolongue a las horas de su jornada regular de trabajo, al piloto se le pagarán las horas regulares de su jornada de trabajo es las que le correspondía descansar de acuerdo con esta licencia especial, según se establece en el Artículo XVII, Compensación Extraordinaria, Sección 2D, y las dietas a que tenga derecho según establecidas en el Artículo XXII, Dietas, de este Convenio.
- E. En caso de que al piloto se le concediere parte de las horas de descanso que le correspondía disfrutar, el remanente de dichas horas de descanso que fuere requerido a trabajar se le pagará de acuerdo con el Artículo XVII, Compensación Extraordinaria, Sección 3D, y las dietas a que tenga derecho están establecidas en el Artículo XXII, Dietas, de este Convenio.
- F. En adición a la licencia especial establecida en la Sección 10 de este Artículo, se amplía la misma para establecer un período mínimo de descanso de diez (10) horas contadas a partir de la hora en que un piloto haya cumplido el último vuelo en la jornada anterior, antes de asignársele una nueva misión en la siguiente jornada regular de trabajo. Dicho período de descanso aplicará en las siguientes circunstancias:
1. Cubrirá los vuelos nocturnos que se lleven a cabo entre las 9:00 p.m. y las 12:00 m.n.

2. Este período de descanso será complementario al período de descanso por trabajos de emergencia durante la madrugada existente en el Convenio Colectivo. El mismo conlleva, en el caso más extremo, la concesión de tres (3) horas de licencia a razón de una (1) hora por cada hora trabajada entre las 9:00 p.m. y las 12:00 m.n.
3. La concesión de este período aplicará igualmente bajo los términos y condiciones a programas regulares de trabajo que comienzan después de las 7:00 a.m.
4. Esta disposición no aplicará a los vuelos de adiestramiento para despegue o aterrizaje de vuelos nocturnos que la Administración Federal de Aviación requiere para mantener al día los requisitos exigidos para este tipo de vuelo.

Sección 11. Licencia Militar

Los pilotos cubiertos por este Convenio se regirán por las disposiciones administrativas y las leyes federales y estatales vigentes aplicables a las corporaciones públicas con respecto a licencias militares.

Sección 12. Licencia por Maternidad

- A. A las empleadas regulares se les concederá un período de cuatro (4) semanas de reposo antes del alumbramiento y otras cuatro (4) semanas después del mismo y recibirán paga completa durante esas ocho (8) semanas a razón de su tipo regular de salario.
- B. La solicitud de licencia de maternidad se presentará con un (1) mes por lo menos de anticipación a la fecha en que comenzará a disfrutar de dicha licencia y la acompañará de un certificado médico que indique la fecha aproximada en que tendrá lugar el alumbramiento.
- C. Si el alumbramiento se produjere antes de la empleada haber disfrutado de las cuatro (4) semanas de reposo, se extenderá el período de reposo después del alumbramiento hasta completar el período total, con paga de ocho (8) semanas.
- D. Si el alumbramiento se produjere después de las cuatro (4) semanas concedidas para reposo, antes del alumbramiento, o si sobreviniere a la empleada alguna enfermedad como consecuencia directa del alumbramiento que le impidiera regresar al trabajo, se extenderá la licencia por maternidad por un período que no excederá de cuatro (4) semanas para completar el período de reposo de cuatro (4) semanas después del alumbramiento o para restablecerse de su enfermedad, siempre que antes de terminar el período de reposo de ocho (8) semanas la empleada presente un certificado médico que indique la fecha del alumbramiento o que haga constar la incapacidad para reintegrarse al

trabajo por enfermedad producida como consecuencia directa del alumbramiento, según fuere el caso. Este período adicional no excederá de cuatro (4) semanas y se cargará a licencia por enfermedad, o si no tiene licencia por enfermedad acumulada, se cargará a licencia adelantada por enfermedad, si alguna le correspondiere. La licencia por maternidad, incluyendo el período adicional, no excederá de doce (12) semanas y la empleada no recibirá ninguna compensación por cualquier período adicional en exceso de dichas doce (12) semanas por este concepto.

- E. La Autoridad concede a las empleadas temporeras la licencia de maternidad por el período de nombramiento. Dicha licencia de maternidad no excederá de las ocho (8) semanas. Durante este período la empleada devengará la totalidad de su sueldo. Para solicitar la licencia, la empleada debe cumplir con los mismos requisitos de la empleada regular. Si el alumbramiento ocurre antes de la empleada disfrutar del descanso prenatal o si la empleada sufre alguna enfermedad como consecuencia directa del alumbramiento, que le impida regresar al trabajo después de agotar su licencia por maternidad, le aplicarán los mismos criterios de la empleada regular.

La empleada podrá solicitar que se le reintegre a su trabajo antes de expirar el período de descanso *post-partum*, siempre que presente certificación médica acreditativa de que está en condiciones de ejercer sus funciones. En este caso, se entenderá que la empleada renuncia al balance correspondiente de licencia de maternidad sin disfrutar al que tendría derecho.

ARTICULO XXVII PROGRAMA DE BENEFICIOS DE SALUD

El Programa de Beneficios de Salud que actualmente disfrutan los empleados gerenciales se hace extensivo a los pilotos regulares.

Los pilotos temporeros con seis meses o más de servicio en la empresa ingresarán al Programa de Beneficios de Salud individual vigente. Además, podrán incluir a su familia elegible, siempre que el empleado pague la prima mensual correspondiente.

ARTÍCULO XXVIII SISTEMA DE RETIRO

Sección 1. Miembros del Sistema de Retiro

Los pilotos regulares y temporeros cubiertos por este Convenio pertenecerán al Sistema de Retiro de los Empleados de la Autoridad de Energía Eléctrica, de acuerdo con la ley y los reglamentos de dicho Sistema.

Sección 2. Durante la vigencia de este Convenio, la Autoridad aportará a un fondo especial en el Sistema de Retiro de los Empleados de la Autoridad de Energía Eléctrica la cantidad necesaria calculada actuarialmente para pagar un beneficio a los pilotos regulares y temporeros cubiertos por este Convenio, que cesen en el servicio activo de la Autoridad por una de las siguientes causas: retiro por incapacidad física o mental, según determinada por el médico del Sistema y aprobada por la Junta de Síndicos del mismo; jubilación por edad o por años de servicio y edad, o si se acoge a una pensión actuarial; o cese en el servicio por haber alcanzado la edad de jubilación. El beneficio a concederse al cese en el servicio por las causas antes mencionadas será como sigue: El balance de licencia acumulada por enfermedad se le acreditará como tiempo de servicio a razón de un (1) mes de servicio acreditable por cada quince (15) días de licencia por enfermedad no usada, para completar y/o aumentar los años de servicio para efectos de retiro o jubilación. **El beneficio relacionado a la acreditación de licencias como tiempo de servicio es aplicable única y exclusivamente a los pilotos activos en la Autoridad al 2010, por lo que subsiguientemente no aplicará a ningún otro piloto.**

ARTÍCULO XXIX BENEFICIO POR INCAPACIDAD, JUBILACIÓN O MUERTE

Sección 1. Durante la vigencia de este Convenio, la Autoridad aportará a un fondo especial en el Sistema de Retiro de los Empleados de la Autoridad de Energía Eléctrica la cantidad necesaria calculada actuarialmente para pagar un beneficio a los pilotos regulares cubiertos por este Convenio que cesen en el servicio activo de la Autoridad por una de las siguientes causas: retiro por incapacidad física o mental certificada por el médico del Sistema de Retiro y aprobada por la Junta de Síndicos del mismo; jubilación por edad, o por años de servicio y edad o si se acogen a una pensión actuarial; cese en el servicio por haber alcanzado la edad de jubilación o muerte del piloto. Este beneficio será como sigue:

- | | | |
|----|---|-----------|
| A. | Incapacidad, jubilación o muerte – General | \$ 7,500 |
| B. | En caso de muerte durante el desempeño de sus funciones | \$ 20,000 |
| C. | En caso de incapacidad física resultante del desempeño de sus funciones, comprobada por el médico de la Autoridad | \$ 8,500 |

Sección 2. Para acogerse a este beneficio, todo piloto regular cubierto por este Convenio deberá haber cesado en el servicio activo de la Autoridad y haber sido pensionado o retirado por incapacidad física o mental por el Sistema de Retiro de los Empleados de la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico; haberse jubilado por edad, o haberse jubilado por años de servicio y edad, o haberse acogido a una pensión actuarial de dicho Sistema de Retiro; o haber fallecido, en cuyo caso los beneficiarios del piloto deberán presentar el certificado de defunción de éste, según lo requieren los

reglamentos del antes indicado Sistema de Retiro, para establecer las pruebas satisfactorias de su fallecimiento.

Sección 3. Una vez se haya efectuado el pago en cualquier tiempo al piloto regular, el beneficio que le correspondiera al cesar en el servicio activo de la Autoridad por razón de una de las causas antes mencionadas, bien sea por incapacidad física o mental; jubilación por edad o por años de servicio y edad, o por jubilación actuarial; cese en el servicio por haber alcanzado la edad de jubilación, o haber cumplido con los años de servicio y edad; o muerte, quedará cumplida la obligación contraída por la Autoridad en este Artículo. Si dicho piloto regular se reintegrare al servicio de la Autoridad no tendrá derecho nuevamente a ninguno de los beneficios provistos en este Artículo.

Sección 4. En caso de muerte de un piloto regular la Autoridad aportará mil doscientos cincuenta dólares (\$1,250) para gastos de funeral. Esta cantidad se entregará a la persona especialmente designada por el piloto regular previa presentación de un documento acreditativo del fallecimiento o el certificado de defunción.

Sección 5. Estos beneficios serán en adición a cualquier otro beneficio que pudiese corresponderle a los pilotos.

Sección 6. En los casos de muerte en el desempeño de sus funciones de un piloto regular, sus hijos y/o viuda(o), mientras no contraiga nupcias, disfrutarán del Programa de Beneficios de Salud bajo los términos y condiciones del mismo. Este beneficio estará sujeto a que se suministren los documentos y evidencia requeridas por la Autoridad.

ARTÍCULO XXX ADIESTRAMIENTO DE PILOTOS

Sección 1. Programas y Facilidades para Adiestramiento

Cuando la Autoridad, por requerimiento de sus operaciones, necesite adiestrar uno o más pilotos, el Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas organizará el curso de adiestramiento mediante el uso de las aeronaves que estime conveniente y pilotos de la Autoridad para instrucción, o instructores particulares. En caso de los adiestramientos iniciales, el mismo será suministrado por el manufacturero o una compañía dedicada para estos fines, siempre que existan los fondos disponibles por este concepto en el presupuesto asignado al Departamento de Operaciones Aéreas.

Sección 2. Preferencias para Cursos para Adiestramiento

Cuando como resultado de lo dispuesto en la Sección 1 de este Artículo pueda ocurrir una promoción en la clasificación de los pilotos a adiestrarse, la Autoridad dará preferencia a aquellos con más tiempo de servicio (antigüedad) como piloto de la Autoridad y que tengan los requisitos establecidos por la Autoridad para recibir tal adiestramiento. Los requisitos a exigirse por la Autoridad serán razonables y no arbitrarios.

Sección 3.

- A. La Autoridad conviene en que cuando se asigne un piloto para recibir adiestramiento en la operación de una aeronave de mayor complejidad, de aprobarse satisfactoriamente, conllevará la reclasificación de la plaza ocupada por el piloto en adiestramiento. Los salarios se asignarán conforme con lo dispuesto en el Artículo X, Reclasificación de Plazas, Sección 3, de este Convenio.
- B. En aquellos casos de adiestramiento para ocupar plazas vacantes de clasificaciones superiores, el salario del piloto no se aumentará durante el período de adiestramiento.

Sección 4. Adiestramiento en Plazas de Nueva Creación para Nuevo Tipo de Operaciones Aéreas

Cuando la Autoridad tenga la necesidad de cubrir una plaza de nueva creación, la cual surja como consecuencia de un nuevo tipo de operaciones aéreas, se dará preferencia a los pilotos necesarios para recibir adiestramiento especial de entre los pilotos regulares capacitados y cualificados y que hayan solicitado la plaza, dándole prioridad para recibir dicho adiestramiento a aquel o aquellos que tengan más tiempo de servicio (antigüedad).

En todos los casos de adiestramiento bajo esta Sección, aplicarán las siguientes disposiciones generales:

- A. En la adjudicación de las plazas de nueva creación bajo esta Sección, se aplican las disposiciones referentes a plazas de nueva creación del Artículo XIII, Plazas Vacantes o de Nueva Creación.
- B. Al piloto regular se le asignará la plaza en adiestramiento condicionada a la aprobación del mismo y, de no aprobarlo, volverá a la plaza que ocupaba anteriormente y al mismo nivel de mérito que tenía en la misma.
- C. La plaza que quede vacante al seleccionarse un piloto regular para recibir adiestramiento, cuando la Autoridad decida ocuparla, se publicará y adjudicará

condicionada a la aprobación satisfactoria del adiestramiento por el piloto, según indicado en el Inciso B de esta Sección.

- D. Todo piloto que no apruebe un adiestramiento vendrá obligado a esperar un (1) año antes de solicitar nuevamente oportunidad de plazas en adiestramiento, a menos que demuestre que posteriormente a la desaprobación haya cursado estudios u otros adiestramientos de capacitación.

El tiempo de espera que se establece en este inciso no aplicará en aquellos casos en que el piloto solicite y se le adjudique una plaza en ascenso, inferior a la plaza en que no aprobó el adiestramiento, siempre que reúna los requisitos de la misma.

- E. La paga que recibirá el piloto regular durante el adiestramiento será la correspondiente a la de su plaza en propiedad.
- F. Una vez el piloto apruebe el adiestramiento desempeñará la plaza para la cual fue adiestrado por un período no menor de tres (3) meses por cada mes de adiestramiento. Se dispone que en ningún caso será menor de dos (2) años. Esta disposición no aplicará en aquellos casos en que el piloto solicite y se le adjudique una plaza en ascenso.
- G. Esta Sección aplicará en aquellos casos de adiestramiento en que previamente se determine que se podrá aprobar dentro de un término de un (1) año. Este término será equivalente al tiempo efectivo de adiestramiento en aquellos casos en que el piloto esté recibiendo adiestramiento en una plaza mientras realice operaciones aéreas (*on the job training*). En tales circunstancias, cuando el piloto no esté recibiendo adiestramiento, realizará funciones de su plaza en propiedad.
- H. Una vez terminado satisfactoriamente dicho adiestramiento, se le eliminará la condición a la plaza adjudicada en adiestramiento y se le pagará el sueldo correspondiente a dicha plaza de nueva creación.

ARTÍCULO XXXI ARRENDAMIENTO DE AERONAVES

La Autoridad arrendará los servicios de líneas aéreas privadas y comerciales y otros servicios de transportación aérea cuando lo estime necesario para el mejor funcionamiento de la empresa. Se dispone que el uso de los servicios de líneas aéreas privadas y comerciales y otros servicios de transportación aérea, no afectará el empleo de los pilotos regulares empleados por la Autoridad de Energía Eléctrica.

ARTÍCULO XXXII SEGURO

Sección 1. Descripción y Cantidad del Seguro

Los pilotos estarán cubiertos, sin costo alguno para ellos, por aquellos seguros grupales de aviación o la Autoridad asumirá los riesgos para asegurar la vida de ellos. Las cantidades de estas cubiertas serán las siguientes:

- A. Ciento cincuenta mil dólares (\$150,000) por la pérdida accidental de la vida o por la pérdida de ambos brazos, o por la pérdida de ambas piernas o por la pérdida total e irrecobrable de la visión en ambos ojos, o por combinaciones de estas tres últimas condiciones, como por ejemplo, la pérdida de un brazo y una pierna y por último, por la incapacidad total y permanente.
- B. Cincuenta mil dólares (\$50,000) por la pérdida de un brazo o de una pierna o la pérdida total e irrecobrable de la visión en un ojo.
- C. La Autoridad enviará copia de estas cubiertas al delegado de la Unión, según se les renueve, dentro de los treinta (30) días laborables siguientes a la renovación o en que se reciban las mismas en la Oficina de Administración de Riesgos.

Sección 2. Condiciones

En relación con las cubiertas por seguro establecidas en la Sección 1 de este Artículo, la Autoridad y la Unión convienen lo siguiente:

- A. Las cubiertas no son acumulativas.
- B. Los accidentes que causen las pérdidas antes mencionadas deberán haber ocurrido mientras el piloto esté en funciones oficiales de la Autoridad y en una aeronave de la Autoridad y la pérdida ocurra dentro del límite de tiempo que a partir de la fecha en que ocurra el accidente que especifiquen los seguros que lleva la Autoridad y el piloto esté en su función oficial de piloto, o miembro de la tripulación o pasajero.
- C. Si el accidente ocurre cuando el piloto está pilotando una aeronave, para dicho piloto acogerse a las cubiertas arriba indicadas tendrá que tener al día y en vigor los requisitos establecidos por los reglamentos vigentes de la Administración Federal de Aviación o agencia similar.
- D. Si el piloto está en funciones oficiales de la Autoridad en su condición de empleado y no como piloto y con la autorización de la Autoridad viaja en los aviones que se describen a continuación, tendrá también la protección de las cubiertas mencionadas en la Sección 1 de éste Artículo:

1. Como pasajero y no como piloto o miembro de la tripulación en cualquier aeronave de líneas particulares operadas en vuelos regulares, especiales o fletados por una compañía de aviación con licencia para transportar pasajeros por paga y que mantiene itinerarios regulares y publicados y si se cumple con los requisitos pertinentes de la Administración Federal de Aviación o de la debidamente constituida agencia gubernamental similar con la jurisdicción sobre el vuelo en cuestión.
2. Como pasajero y no como piloto, operador o miembro de la tripulación en cualquier aeronave que no sea de las descritas en el Inciso 1 y que tenga al día y en vigor su *Airworthiness Certificate* y pilotado por una persona que tenga al día y en vigor su *Certificate of Competency* con un grado o clase tal que le autorice a él a pilotar esa aeronave.
3. Como pasajero y no como piloto, operador o miembro de la tripulación en cualquier aeronave del tipo de transporte operado por el *Military Air Transport Service* (MATs) de los Estados Unidos o por el servicio de transportación aérea militar similar de cualquier autoridad gubernamental debidamente constituida de un país debidamente reconocido.
4. Cuando un piloto se encuentre piloteando un helicóptero o un avión de la Guardia Nacional y realizando funciones para la Autoridad, honraremos los términos especificados en la referida disposición contractual como si dicha aeronave fuera propiedad de la Autoridad.

Sección 3. Limitaciones

Queda acordado entre la Autoridad y la Unión que los beneficios aquí mencionados quedarán sujetos a las disposiciones, términos y condiciones de las cubiertas que lleve la Autoridad.

Sección 4. En caso de que la Autoridad requiera a los pilotos que operen una aeronave que no sea de su propiedad, mostrará al representante de éstos evidencia de que dicha aeronave se encuentra cubierta por la cláusula de seguro que aparece en este Convenio Colectivo.

ARTICULO XXXIII COMITÉ DE SEGURIDAD EN OPERACIONES AÉREAS

Sección 1. La Autoridad y la Unión tomarán las medidas de seguridad necesarias e indispensables para la prevención de accidentes en las operaciones aéreas.

Sección 2. La Autoridad y la Unión convienen en crear un Comité de Seguridad integrado por un (1) representante de la Autoridad y un (1) representante de la Unión, el cual, tendrá facultad para promulgar normas y reglamentos sobre medidas de

seguridad para evitar accidentes en las operaciones aéreas, las cuales serán obligatorias para ambas partes.

Sección 3. El Comité de Seguridad se reunirá oportunamente para **discutir y resolver las situaciones de seguridad que ocurran y apliquen a su área de trabajo y las operaciones aéreas.** No obstante, la Unión notificará su intención de reunirse con la Autoridad con treinta (30) días de anticipación.

Las reglas de seguridad se someterán por dicho comité y se discutirán con el Jefe de la División de Seguridad Laboral de la Autoridad, quien las aprobará y las hará formar parte del Manual de Reglas de Seguridad de la Autoridad. En caso de que dicho oficial rechazare las reglas, o parte de las mismas, recomendadas por el Comité, éstas se someterán a arbitraje conforme con lo establecido en el Artículo VIII, Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste, Sección 2 –C. **El Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas en coordinación con la División de Seguridad Laboral, y los pilotos,** velarán por el fiel cumplimiento de estas reglas.

Las referidas reglas estarán promulgadas en armonía con las Reglas de Seguridad establecidas por la Agencia Federal de Aviación.

Sección 4. Una vez establecidas las reglas, el Comité de Seguridad se reunirá a solicitud de las partes cuando la implantación de las mismas demuestre la necesidad de revisarse. Cuando esto suceda y el asunto a discutirse envuelva la seguridad del hangar y sus instalaciones el Comité, de mutuo acuerdo, podrá incluir como miembro cualesquiera otras personas con interés de que se adopten medidas de seguridad o se modifiquen las existentes.

El Comité podrá, además, solicitar información relacionada con los objetivos de éste, realizar inspecciones de las operaciones aéreas y hacer aquellas recomendaciones que estimen pertinentes para disminuir en todo lo posible los accidentes en tales operaciones.

El Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas pondrá en vigor dichas recomendaciones, normas y/o reglamentos dentro de un tiempo razonable que se establecerá por mutuo acuerdo entre el Comité y el Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas. De existir algún inconveniente para ello, el referido supervisor rendirá un informe dentro de los treinta (30) días siguientes al término antes establecido explicando la situación al Director de Servicios Administrativos con copia al Comité y al Jefe de la División de Seguridad Laboral de la Autoridad. Una vez el Jefe de la División de Seguridad Laboral de la Autoridad reciba copia de dicho informe, iniciará conjuntamente con el Administrador del Departamento de Operaciones Aéreas las gestiones pertinentes para la determinación de la implantación, aprobación o rechazo de dichas enmiendas o nuevas reglas. Una vez éstas se aprueben por dicho Oficial, se incluirán en el Procedimiento General de Reglas de Seguridad de la Autoridad. En

caso de que el Jefe de la División de Seguridad Laboral rechace las mismas, lo notificará al Comité indicando las razones por las cuales no se aprobaron.

Sección 5. Una vez aprobadas dichas reglas por el Jefe de la División de Seguridad Laboral, serán de obligatorio cumplimiento para ambas partes, además, las partes velarán por su seguridad individual o grupal y cumplirán con todas las medidas de seguridad.

ARTÍCULO XXXIV BONO DE ASISTENCIA Y PRODUCTIVIDAD (BONO DE VERANO)

Sección 1. La Autoridad concederá un bono de asistencia y productividad de hasta quinientos dólares (\$500), conocido como Bono de Verano, a los trabajadores regulares pertenecientes a la Unidad Apropriada cubierta por este Convenio que hubieren estado empleados al cierre de dicho año natural y que estuvieren por lo menos seis (6) meses de servicio como tal a esa fecha. Dicho Bono se pagará en la primera catorcena de julio de cada año de vigencia del Convenio Colectivo.

Sección 2.

- A. Para ser acreedor a dicho Bono, el trabajador regular se evaluará una vez al año por la Autoridad en el desempeño de sus funciones y deberes, tomando en consideración los siguientes factores: asistencia, puntualidad, productividad, eficiencia, efectividad, orden, disciplina y normas de rendimiento. En la evaluación el trabajador debe obtener una clasificación no menos de satisfactorio.
- B. La Autoridad establecerá un procedimiento para llevar a cabo dicha evaluación basado en los criterios antes indicados.

ARTÍCULO XXXV UNIFORMES

La Autoridad entregará anualmente, durante la vigencia del Convenio, a cada piloto trescientos cincuenta dólares (\$350) para la compra de cinco (5) juegos de uniformes que consta de camisa *oxford blue*, polo blanco, ambas con la insignia de la Autoridad, y pantalón caqui.

Además, se le proveerá a cada piloto un casco protector y un audífono (*head set*) y dos (2) *Flight Suit Nomex*, que se remplazarán únicamente cuando sea necesario.

La Autoridad proveerá a cada piloto **hasta dos (2) gorras al año.**

ARTÍCULO XXXVI PROCEDIMIENTO DISCIPLINARIO

Sección 1. En todos los casos de amonestación formal, medida disciplinaria o suspensión de empleo y sueldo de un trabajador, se formularán y notificarán por el supervisor los cargos correspondientes, que estarán basados en las Normas de Disciplina establecidas en la Autoridad.

Sección 2. Una vez que tenga conocimiento de los hechos, el supervisor hará una investigación de los mismos y rendirá un informe de dicha investigación no más tarde de los treinta (30) días laborables siguientes a la fecha de tener el supervisor conocimiento oficial de dichos hechos. Copia del informe del supervisor se remitirá al empleado y al Presidente de la Unión. La formulación de cargos se hará a la brevedad posible y no más tarde de veinte (20) días laborables después de que el supervisor haya terminado la investigación de los hechos que dieron lugar a dichos cargos.

La notificación de cargos se hará por entrega personal al empleado o por correo certificado a su dirección oficial, según los récords de la División de Personal. Copia de los cargos se remitirá al empleado y al Presidente de la Unión.

Sección 3. El empleado a quien se le formulen cargos tendrá quince (15) días laborables a partir de la fecha del recibo de la notificación de dichos cargos para solicitar al Jefe de la División de **Asuntos** Laborales la celebración de una vista ante un Oficial Examinador.

ARTÍCULO XXXVII DISPOSICIONES GENERALES

Sección 1. A partir de la fecha de vigencia de este Convenio, aquellos pilotos que hubieren renunciado a plazas regulares **que hubieren renunciado a** la Autoridad y hayan dejado una buena hoja de servicios y solicitaran reingreso en la Autoridad, se consideran para plazas vacantes para las cuales cualifiquen, siempre que no se violen los derechos de un piloto regular.

El salario nunca será menor que el primer nivel de mérito del grupo ocupacional de la plaza que ocupe.

Sección 2. En aquellos casos en que la ejecución o desempeño de las operaciones aéreas requiera la obtención de permisos especiales, la Autoridad gestionará los mismos con las agencias, organismos o personas concernidas. Además, se les informará a los pilotos de la obtención de dichos permisos en el momento de efectuarse la coordinación de las operaciones.

Sección 3. La Autoridad conviene en recomendar al Sistema de Retiro para que descuente las cuotas correspondientes de los pilotos pensionados que deseen **estar** cubiertos por los servicios **de un programa de salud** que **la Autoridad** seleccione.

Sección 4. Cuando la Autoridad necesite los servicios de cualquier piloto cubierto por este Convenio para efectuar trabajos para otras entidades fuera del Estado Libre Asociado, su tipo regular de salario se aumentará durante su período fuera del Estado Libre Asociado en un veinticinco por ciento (25%) y cuando se trate de trabajar para la propia Autoridad fuera del Estado Libre Asociado de Puerto Rico el aumento será de veinte por ciento (20%). Las dietas a recibir el piloto durante dicho período se discutirán entre la Autoridad y la Unión conjuntamente con el piloto antes de usar sus servicios. Si se determinare que algún renglón de gastos no se fijó correctamente y el piloto presentare evidencia a esos efectos, la Autoridad le pagará al piloto la cantidad que adeudare por ese concepto.

ARTÍCULO XXXVIII BONO POR RIESGO

Sección 1. La Autoridad concederá **un bono** por riesgo a los pilotos, bajo las condiciones que se indican más adelante. **Esta bonificación** especial se distribuirá durante julio de cada año y se concede en consideración a que dichos empleados trabajan continuamente expuestos a altos riesgos que le pueden causar accidentes o enfermedades graves o fatales.

Sección 2. Todo piloto que durante cada año fiscal incluidos en la vigencia de este Convenio haya trabajado activamente por un período de seis (6) meses o más recibirá \$665 anuales.

En caso de que el empleado no haya completado el período de seis (6) meses antes indicado por razón de que se haya accidentado, incapacitado o haya fallecido como consecuencia de haber estado expuesto a los riesgos de su plaza o que se haya jubilado **o que estuviese en servicio militar activo**, tendrá derecho a recibir él o sus herederos beneficiarios la parte proporcional de la compensación especial anual de acuerdo con el tiempo que haya trabajado. **Además, no** tendrá derecho a recibir **este bono**, aquel trabajador que haya cesado de ser empleado de la Autoridad en o antes del 30 de junio por razón de renuncia, destitución o porque **perdiera** su antigüedad (*seniority*) de acuerdo con las disposiciones del Convenio.

ARTÍCULO XXXIX ALCANCE DEL CONVENIO

Las partes reconocen y aceptan como un hecho cierto que durante las negociaciones que resultaron en la firma de este Convenio cada una ha tenido el derecho y la oportunidad ilimitada de hacer demandas y propuestas en relación con

cualquier tema o materia no prohibida por las leyes, y que los acuerdos y entendimientos alcanzados después del ejercicio de este derecho y esta oportunidad están contenido en este Convenio. Por lo tanto, la Autoridad y la Unión convienen en que durante la vigencia de este Convenio, expresa, voluntaria e ilimitadamente renuncian al derecho, y cada parte conviene que la otra no se obligará a negociar colectivamente respecto a cualquier tema o materia a los que se refiera este Convenio, o cubierta específicamente por el mismo, o con respecto a cualquier tema o materia no referida específicamente o cubierto por este Convenio, aunque dicho tema o materia pudiere no haber estado dentro del conocimiento o se hubiere considerado por cualquier o por ambas partes al momento de negociar o firmar este Convenio Colectivo. Se dispone que lo expresado anteriormente no será óbice para que las partes en cualquier momento dentro del período de vigencia de este Convenio puedan VOLUNTARIAMENTE y de MUTUO ACUERDO negociar colectivamente respecto a cualquier materia de las referidas anteriormente sobre la cual las partes se acordaron negociar.

ARTÍCULO XL CLÁUSULA DE SALVEDAD

Sección 1. Si por alguna cuestión legal algún tribunal o alguna agencia competente del gobierno declara nula o inconstitucional o en conflicto con la legislación vigente alguna de las cláusulas, sección o artículo de este Convenio, ello no invalidará el resto del mismo que continuará rigiendo con toda su fuerza y vigor.

Sección 2. Las partes contratantes se reunirán en un período que no excederá de quince (15) días laborables después de tener conocimiento de que una parte de este Convenio se declara nula o está en conflicto o sea incompatible con alguna ley, para discutir una nueva disposición que, una vez aprobada, formará parte del presente Convenio con toda su fuerza y vigor.

ARTÍCULO XLI DURACIÓN DE CONVENIO

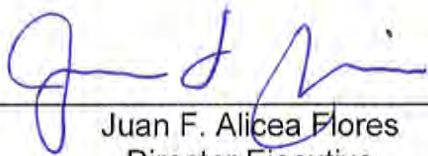
- A. Las partes acuerdan que este Convenio Colectivo comenzará a regir a partir del **4 de julio de 2010** y estará en vigor hasta el **30 de junio de 2017**, excepto se disponga expresamente de otro modo en este Convenio, y continuará en vigor por años subsiguientes con todas sus propiedades a menos que una de las partes notifique, por escrito, a la otra su deseo de modificarlo a más tardar tres (3) meses antes de su vencimiento. A más tardar quince (15) días laborables después de dicha notificación, la parte que interesa modificar el Convenio deberá someter, por escrito, a la otra parte las enmiendas a discutirse. Las partes acuerdan, además, en caso de que haya interés de enmendar el Convenio, comenzar a negociar a más tardar treinta (30) días laborables después de someter, por escrito, las enmiendas. Acuerdan, además, en caso de

que haya interés de enmendar el Convenio, que mientras se negocie el próximo Convenio, continuará en vigor el Convenio a revisarse con todas sus propiedades durante todo el tiempo que el mismo se esté revisando en la mesa de negociación.

- B. Las partes entienden y acuerdan que este Convenio es completo en sí y que todas las materias sujetas a negociación colectiva han sido cubiertas por el mismo, en consecuencia este Convenio no podrá ser abierto antes de la fecha en que el mismo venciere para hacerle cambios en sus términos, cláusulas o acuerdos o para adicionar nuevos temas o materias, excepto en los casos en que las partes voluntariamente y de mutuo acuerdo así lo convengan.

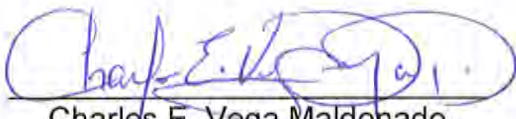
Firmado en San Juan, Puerto Rico, hoy 15 de septiembre de 2014.

POR LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO



Juan F. Alicea Flores
Director Ejecutivo

POR LA UNIÓN DE PILOTOS DE LA AUTORIDAD DE
ENERGÍA ELÉCTRICA DE PUERTO RICO



Charles E. Vega Maldonado
Presidente

**ESTIPULACIÓN
COMPARECEN**

DE LA PRIMERA PARTE: LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA, una instrumentalidad corporativa establecida por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, con oficinas principales en San Juan, Puerto Rico, en adelante denominada, la "Autoridad" y representada en este acto por su Director Ejecutivo, Ing. Juan F. Alicea Flores.

DE LA SEGUNDA PARTE: LA UNIÓN DE PILOTOS DE LA AUTORIDAD DE ENERGÍA ELÉCTRICA, en adelante denominada la "Unión", representada en este acto por su Presidente, Sr. Charles E. Vega Maldonado.

Ambas partes suscriben el presente Acuerdo sobre el cumplimiento de la Ley Núm. 66-2014 de 17 de junio de 2014, conocida como "Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico", según se expresa a continuación.

I. ANTECEDENTES

- 
1. Las partes comparecientes han otorgado en esta misma fecha un Convenio Colectivo que, según sus términos, estará en vigor hasta el 30 de junio de 2017 y el cual establece las condiciones de trabajo y beneficios económicos aplicables a los empleados de la Autoridad cubiertos por dicho Convenio.
 2. Que la Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Ley Núm. 66-2014 de 17 de junio de 2014, en adelante Ley Núm. 66-2014, fue aprobada con el propósito de establecer medidas de reducción de gastos en las agencias y corporaciones públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en momentos en que existe una crisis fiscal y económica en las finanzas del Gobierno.
 3. Las partes comparecientes, cumpliendo con lo dispuesto en la Sección (k) del Artículo 11 de la Ley Núm. 66-2014, han venido celebrando un proceso participativo alterno y uniforme para llegar a acuerdos, conforme la política pública establecida en dicha Ley.

4. La Unión hace constar que ha suscrito los Acuerdos aquí contenidos sin renunciar a su derecho a cuestionar la validez o los efectos sobre los derechos de los trabajadores de la Ley Núm. 66-2014 del 17 de junio de 2014, Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ante cualquier foro competente que tenga jurisdicción sobre tal controversia. La Autoridad, a su vez, se reserva el derecho a interponer cualesquiera defensas aplicables a tal ejercicio en cualquier foro.
5. La Unión se reserva, además, su derecho constitucional a realizar actividades concertadas lícitas, según el derecho aplicable. La Autoridad se reserva también su derecho a cuestionar tal ejercicio, según el Convenio Colectivo vigente y las normas de derecho aplicables.

II. ACUERDOS

- 
1. De conformidad con lo antes dispuesto, las partes comparecientes han llegado a los acuerdos que más adelante se detallan.
 2. Las partes reconocen que las disposiciones del Convenio que aquí acuerdan han sido afectadas por la aplicación de la Ley Núm. 66-2014, a partir del 15 de septiembre de 2014, con posibles efectos retroactivos al 1^{ro} de julio de 2014. Los asuntos que más abajo se detallan tienen el efecto de reducir el impacto directo de la Ley Núm. 66-2014, generando ahorros equivalentes en otras partidas y/o beneficios, de manera tal, que enmiendan las disposiciones del Convenio Colectivo o acordado, según expresamente aquí se dispone:

a. Artículo XXI, Bono de Navidad

Las partes acuerdan la concesión de \$1,200 por cada trabajador de la unidad apropiada. Esto conlleva el pago de \$600 adicionales a lo dispuesto por la Ley.

b. Artículo XXVI, Licencias

Sección 9 – Ver anejo que se acompaña.

c. Artículo XXXVIII, Compensación Anual Especial por Riesgo

Las partes acuerdan mantener el pago de la Compensación Anual Especial por Riesgo de \$665.

d. A partir de la firma de este Acuerdo, los Pilotos comenzarán a utilizar el Sistema Biométrico de Registro de Tiempo y Asistencia, conocido como KRONOS.

e. Las partes firmarán, conjuntamente con este Acuerdo, el nuevo Convenio Colectivo, cuya vigencia será de tres (3) años prospectivos.

3. Esta Estipulación reduce el impacto de la Ley Núm. 66-2014, en cuanto a los asuntos antes identificados en el párrafo antecedente.

4. La Autoridad determinará aquellas disposiciones de la Ley Núm. 66-2014, no contenidas en este acuerdo, que sean esenciales poner en vigor para su estabilidad fiscal, según conversado por las partes en el proceso participativo alterno. La Unión se reserva el derecho de cuestionar tal determinación por los mecanismos legales aplicables.

5. De conformidad con la negociación, diálogo e información compartida durante el Proceso Participativo Alterno llevado a cabo por las partes, los acuerdos especificados más adelante generarán unos ahorros para la Autoridad durante el año fiscal 2014-2015. Los ahorros que sufragan los costos anuales proyectados surgen de los siguientes beneficios actuales que fueron reducidos. Estos totalizan \$4,902.

a. Artículo XXIV, Días Festivos y Tiempo Libre con Paga en Virtud de la Disposición Administrativa del Gobernador de Puerto Rico

Las partes acuerdan la eliminación de cuatro (4) días festivos. Los mismos son los siguientes:

- a. Eugenio María de Hostos
- b. José de Diego
- c. Luis Muñoz Rivera
- d. José Celso Barbosa

El ahorro proyectado es de \$3,922.

b. Artículo XXVI, Licencias

Sección 2 – Las partes acuerdan una reducción de un (1) día del exceso o la acumulación de la Licencia por Enfermedad. El ahorro proyectado es de \$980.

6. Las partes comparecientes se obligan en cumplimiento con las disposiciones de la Ley Núm. 66-2014 referentes a evaluar la situación fiscal de la Autoridad correspondientes a los dos (2) años restantes de vigencia de dicha Ley (2015-2016 y 2016-2017) para mantener las economías que ameriten cada uno de esos períodos. A estos efectos, las partes se reunirán con antelación suficiente al mes de junio del 2015 y, de ser necesario, con antelación suficiente al mes de junio del 2016.

7. Cumplimiento con la Ley Núm. 66-2014

Con los presentes Acuerdos, las partes dan cumplimiento con las disposiciones de la Ley Núm. 66-2014.

8. Este acuerdo estará vigente hasta que sea específicamente enmendado o rescindido por ambas partes o hasta que expire la vigencia de la Ley Núm. 66-2014 del 17 de junio de 2014, que será el 30 de junio de 2017.

9. Según los términos de la propia Ley Núm. 66-2014, la Unión se reserva el derecho de ratificar lo aquí acordado en Asamblea Extraordinaria de su matrícula y la Autoridad se reserva el derecho de ratificar lo aquí acordado en reunión de su Junta de Gobierno.

10. Convenio Colectivo

La presente Estipulación y sus anejos formarán parte del Convenio Colectivo, suscritos por las partes para el 2014 al 2017.

Y PARA QUE ASÍ CONSTE, las partes comparecientes firman la presente Estipulación en San Juan, Puerto Rico, hoy 15 de septiembre de 2014.


Juan F. Alicea Flores
Director Ejecutivo


Charles E. Vega Maldonado
Presidente, Unión de Pilotos AEE

15 Sept. 2014

Sección 9. Licencia por Accidente del Trabajo

A. En los casos en que piloto regular precise estar ausente de su trabajo debido a un accidente sufrido durante el trabajo y por dictamen del médico de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, el piloto tendrá derecho al uso de las siguientes licencias:

- a. El piloto agotará la acumulación de la Licencia por Enfermedad.
- b. La Autoridad le pagará al piloto su sueldo completo por las horas regulares de trabajo hasta un máximo de veintiséis (26) semanas.
- c. El piloto agotará la acumulación de la Licencia por Vacaciones.

B. En cualquier momento durante el término del accidente del trabajo, el piloto regular accidentado podrá ser requerido por la Autoridad para examen por el médico de ésta, quien determinará si el empleado puede realizar total o parcialmente las tareas de su plaza u ocupación. De determinar el médico de la Autoridad que el piloto regular accidentado puede realizar total o parcialmente las tareas de su plaza u ocupación, una vez se notifique de la decisión del médico al empleado, éste dejará de recibir, de inmediato, la licencia con paga que establece este Artículo. Esta notificación se enviará a la última dirección conocida del empleado y al Presidente de la Unión.

En estos casos la Autoridad y la Unión se reunirán a la brevedad posible para asignarle aquellas funciones que el piloto pueda realizar en conformidad con la determinación o recomendaciones que emita el médico de la Autoridad. Este procedimiento aplicará en los casos de empleados dados de alta por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

C. Del médico de la Autoridad determinar que el piloto regular accidentado está capacitado para trabajar según se indica anteriormente, la Unión podrá, luego de analizar que el caso es meritorio, solicitar por escrito a la División de Salud Ocupacional que el piloto se refiera a la consideración de un tercer médico para la evaluación correspondiente. Conjuntamente con la solicitud, ésta deberá someter evidencia médica de un especialista en la materia relacionada con la condición médica que contradiga dicho dictamen médico. El empleado deberá solicitar el tercer médico y someter la evidencia médica requerida dentro de los treinta (30) días siguientes al recibo de la notificación de la Autoridad. Éste será un término de caducidad.

D. El tercer médico se seleccionará entre el Jefe de División de Salud Ocupacional de la Autoridad y el Presidente de la Unión de Pilotos, o en quienes éstos deleguen, dentro de los próximos diez (10) días laborables a partir de la fecha en que la Unión presente la evidencia médica antes mencionada. Dicho tercer médico determinará la capacidad o incapacidad del piloto para desempeñar las funciones de su plaza en ese momento. El médico seleccionado por las partes será un especialista autorizado por la Administración Federal de Aviación y reconocido en la condición objeto de la

controversia. El tercer médico someterá su dictamen a la División de Salud Ocupacional y a la Unión a la brevedad posible. Del médico decidir a favor del piloto se le restablecerá la Licencia por Accidente desde que se discontinuó por el médico de la Autoridad.

- E. La determinación médica que emita el tercer médico en el caso sometido ante su consideración será final y obligatorio para las partes, concluyendo así la controversia. Los honorarios del tercer médico los pagará la Autoridad y la Unión en partes iguales, independientemente de la determinación que éste emita.
- F. Mientras el piloto regular se encuentre disfrutando de Licencia por Accidente del Trabajo, la Autoridad tendrá derecho a hacer las investigaciones y exámenes médicos pertinentes para verificar si el piloto hace uso indebido de la licencia concedida en este Artículo.

Si como resultado de esta investigación se determinara que el piloto regular realiza o ha realizado actividades o trabajos remunerados, actividades o trabajos contraindicados por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, o actividades o trabajos que demuestran o tienden a demostrar que el piloto regular está capacitado para realizar las tareas de su plaza u ocupación, se le suprimirá la licencia con paga que dispone este Artículo. De no estar de acuerdo con esta determinación de la Autoridad, el piloto regular podrá radicar una querrela según lo dispone el Artículo VIII, Procedimiento para la Resolución de Querellas y Comité de Ajuste, del Convenio Colectivo vigente.

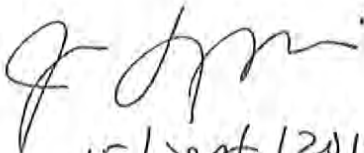
910
G.

- G. En caso de que se determine que un piloto regular reportado accidentado ha pretextado engañosamente un accidente del trabajo o una enfermedad ocupacional para acogerse a los beneficios que dispone este Artículo, la Autoridad tomará la acción disciplinaria que corresponda y reclamar de éste la paga recibida como consecuencia del disfrute indebido de esta Licencia.
- H. Las lesiones cubiertas por esta disposición serán solamente aquellas susceptibles de comprobarse a simple vista o mediante el uso de equipo médico apropiado. De no existir el referido equipo en Puerto Rico, la lesión no estará cubierta por las disposiciones de este Artículo. Se dispone que la Autoridad se reserva el derecho a someter a examen al piloto regular accidentado para determinar si la lesión es una de las anteriormente indicadas y, en consecuencia si el piloto tiene o no derecho a esta licencia.

Para hacer viables las disposiciones de este Artículo el médico de la Autoridad hará su examen y determinación a la brevedad posible. Mientras el referido médico no haga su determinación, prevalecerá la determinación de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado y se le pagará al piloto el salario que le corresponda.

La anterior disposición no afectará cualquier derecho que el empleado tenga bajo la Corporación del Fondo del Seguro del Estado.

- I. La Autoridad podrá, en cualquier momento, luego de que un piloto sufra un accidente del trabajo, llevar a cabo un examen médico del piloto accidentado para determinar si dicho piloto se recuperará de su lesión y estará nuevamente en condiciones físicas para regresar al trabajo. De determinarse que dicho piloto está o quedará total y permanentemente incapacitado para trabajar, la Autoridad recomendará su jubilación y el piloto dejará de recibir la licencia con paga que establece este Artículo a partir de la fecha de efectividad de la referida jubilación.
- J. Si un piloto regular se negare a someterse a los exámenes médicos que la Autoridad le requiera se entenderá que renuncia a los beneficios de este Artículo.
- K. El piloto regular podrá disfrutar de Licencia por Enfermedad y Licencia Adelantada por Enfermedad, si tuviere derecho, cuando hubiere agotado su Licencia por Accidente del Trabajo.


15/Sept./2014

