

ACUERDO DE MEJORA DE CONDICIONES LABORALES

En Barcelona, a 11 de Octubre de 2018.

REUNIDOS

De una parte, la **REPRESENTACIÓN LEGAL UNITARIA DE LOS TRABAJADORES** de los centros de trabajo de ATLAS SERVICIOS EMPRESARIALES SAU de Barcelona y Madrid en los que se presta servicio a Finnair:

- **RLT DE BARCELONA:** María Yasmina Mate Recio, Virginia Palancar Larena y Gerson Octavio Fernández Borlán Ortega.

Asisten asimismo como asesores del sindicato USOC: Laura Mateos.

- **RLT DE MADRID:** Álvaro Contreras Beltrán

Y de otra parte, por la empresa **ATLAS SERVICIOS EMPRESARIALES SAU:** Manuel Peña Blanco, Alfredo Rodrigo, M^a del Mar Vega, Miriam Noelia Baena.

EXPONEN

Que sin perjuicio de la aplicación del Convenio Colectivo de pluralidad de empresas vinculadas por razones organizativas: Atlas Servicios Empresariales, SAU y Adecco Outsourcing, SAU, las partes comparecientes tienen por conveniente suscribir el presente **ACUERDO DE MEJORA DE CONDICIONES LABORALES Y ECONÓMICAS** para los trabajadores y trabajadoras de los centros de trabajo de Barcelona y Madrid que prestan servicios como tripulantes de cabina (TCPs) y sobrecargos, adscritos/as al servicio de vuelos a Helsinki de Finnair, en los términos y condiciones que se recogen en las siguientes:

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- CLASIFICACIÓN FUNCIONAL.-

Se acuerda clarificar el encuadramiento dentro de la clasificación profesional establecida en el Convenio de empresa Atlas-Adecco, dentro de los correspondientes Grupos.

Asimismo, sin perjuicio de las funciones que se puedan recoger contractualmente o en los manuales operativos de las empresas que deberán conocer y aplicar, a continuación se recogen las funciones propias de un Tripulante de Cabina de Pasajeros y de un Sobrecargo/Jefe de Cabina:

Tripulante de cabina de pasajeros (TCP) – Grupo IV:

Tripulante en posesión del Certificado y habilitación correspondiente, que bajo la autoridad del sobrecargo mientras forme parte de la tripulación, ejerce a bordo las actividades de atención al pasajero, así como aquellas relacionadas con la seguridad del mismo y las referentes a evacuación y demás funciones que hayan de realizarse en caso de emergencia, en el tipo de avión para el que esté habilitado.

Los TCPs encuadrados en este punto tienen como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberán realizar, así mismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en el que tomen parte, que estén relacionados con su función específica a bordo.

Las funciones a desarrollar en el puesto de trabajo son:

- Estar familiarizado con la información del vuelo y con los manuales y procedimientos de trabajo de la compañía.
- Velar por la imagen de la compañía, siguiendo los estándares de imagen, uniformidad y servicio, garantizando la excelencia.
- Participar en el briefing previo al vuelo.
- Realizar el security check cuando la compañía lo requiera.

- Chequear los equipos de emergencia (que están y se encuentran en las condiciones exigidas).
- Chequear el catering, comprobando los precintos, y que está a bordo todo lo necesario para el servicio.
- Realizar el embarque, recibiendo a los pasajeros en los puestos asignados por seguridad.
- Responsabilizarse de la seguridad en el avión y del servicio al pasajero durante el vuelo, de acuerdo con los procedimientos de la compañía a la que representan. En caso de emergencia, estar siempre preparados para hacer todo lo posible, para salvar a los pasajeros.
- Reportar, al superior inmediato, cualquier tipo de incidencia personal o material, que ponga en peligro la seguridad a bordo.
- Tomar parte de los cursos que le sean asignados referentes a su categoría profesional.
- Los TCPs han de ser conscientes de que todas sus labores son importantes, siendo prioritarias las relativas a la seguridad.

Sobrecargo/Jefe de Cabina - Grupo V:

Miembro de la Tripulación de Cabina de Pasajeros, designado por la empresa y que bajo la autoridad del comandante o tripulante técnico que le suceda en el mando mientras forme parte de una tripulación, tiene la misión de coordinar y supervisar los trabajos asignados a cada miembro de la tripulación a su cargo. Para ejercer dicha categoría será necesario, además de cumplir con los requisitos exigidos por la normativa vigente en aviación, que supere los cursos, pruebas o evaluaciones correspondientes.

En concreto sus tareas, además de las propias del Tripulante de Cabina de Pasajeros, comprende las funciones de:

- Mantener comunicación con el/la Project Manager, el/la Deputy Project Manager, o cualquiera de los responsables de la operativa del servicio designados por Atlas Servicios Empresariales.
- Coordinar, organizar y supervisar las tareas de los TCPs.
- Realizar el briefing previo al vuelo
- Coordinar los procesos en la cabina, tanto regulares como de emergencia, y asistir al comandante para asegurar la finalización del vuelo de forma segura y eficiente.
- Ser responsable de la comunicación con los pilotos.
- Informar al comandante de las posibles incidencias técnicas o médicas.
- Chequear los productos del catering. Gestionar el dinero de acuerdo con el procedimiento establecido en la empresa.
- Familiarizar a los nuevos TCPs, en los procedimientos de trabajo, así como en los de seguridad.
- Realizar la documentación e informes requeridos.
- Liderar, de acuerdo con la estrategia, visión y valores de la compañía a la que representan. Velar por el desempeño del equipo, dándoles feedback continuo, generando un buen clima laboral.

SEGUNDA.- DISPOSICIONES EN MATERIA OPERATIVA.-

2.1.- Actividad laboral.

Se entiende por actividad laboral el tiempo durante el cual un tripulante está realizando tareas de algún tipo, encomendadas por la empresa. El periodo de actividad comienza cuando un tripulante es requerido para realizar dichas tareas y termina cuando queda relevado de todas ellas.

2.2.-Tiempo de vuelo.

Se entiende por tiempo de vuelo el transcurrido desde que el avión se mueve con la intención de despegar hasta la apertura de puertas de dicha aeronave en el sitio de estacionamiento de destino (calzos).

En aquellos casos en que el tiempo transcurrido entre el “boarding completed” y el movimiento de la aeronave sea superior a 30 minutos se abonará el concepto “plus delay” por un importe unitario de 15€.

Será responsabilidad de los sobrecargos enviar un mail para informar de estos retrasos.

Cuando un tripulante acceda a realizar una extensión de su actividad diaria se le abonará el concepto de “plus de extensión” por un importe unitario de 30€.

2.3.- Actividad aérea.

Actividad aérea es el tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos. La actividad aérea se contará desde la presentación del tripulante en el aeropuerto (firma), después de haber terminado un periodo de descanso, hasta finalizar el tiempo de vuelo “calzos”. La actividad aérea comenzará una hora antes de la hora programada de despegue, y terminará al quedar inmovilizado el avión en el aparcamiento.

En aquellos aeropuertos en los que el traslado del hotel al aeropuerto o viceversa exceda de 45 minutos, tal exceso computará como actividad a efectos económicos y de descanso.

El periodo de 30 minutos inmediatamente después del momento en que finaliza el tiempo de vuelo “calzos” tendrá la consideración de actividad aérea a efectos retributivos y de descanso.

La limitación de la actividad diaria máxima será la especificada en la regulación ORO (FTL 205).

2.4.- Posicionamiento.

Se entiende por posicionamiento el desplazamiento de un TCP desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa y por cuenta de esta, sin mediar un descanso, excluyendo los traslados ciudad-aeropuerto y viceversa.

La asignación de funciones por la empresa, que no constituyan actividad aérea, como es el caso del posicionamiento, y continuadas por una actividad aérea sin que medie un periodo de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad.

Los posicionamientos que realicen los TCPs en vuelos que lleven pasaje a bordo se efectuarán con el correspondiente billete y plaza “on duty” (no en “jump seat”).

2.5.-Servicios de vuelos nocturnos. Limitaciones.

Concepto de servicio de vuelo nocturno: Se entiende por servicio de vuelo nocturno, a efectos de programación, aquel que comprende una actividad aérea nocturna de cuatro o más horas nocturnas o aquel cuya hora de firma es posterior a las 22:00LT y anterior a las 06:00LT sea cual fuese su actividad.

No se programarán ni realizarán más de dos servicios de vuelos nocturnos consecutivos. Sólo se podrá programar y realizar un servicio nocturno seguido de un servicio diurno sea vuelo o imaginaria diurnos una vez al mes a cada Tripulante. En todos los casos, salvo que el tripulante voluntariamente lo solicite.

Se realizará el envío de la programación mensual inicial a la RLT, sin perjuicio de enviar posteriormente, a primeros días del mes siguiente, el definitivo.

2.6.- Día franco.

Tiene la consideración de día franco aquel que, sin tener programado previamente actividad puede el tripulante ser reclamado para efectuar alguna, debiendo esta serle asignada, antes de las 22:00LT del día anterior.

2.7.- Días libres y Festivos.

Los TCPs disfrutarán en su base de 102 días libres al año, con un mínimo de ocho días libres al mes, siendo catorce (14) de ellos correspondientes a los festivos nacionales, cuyo disfrute se determinará de mutuo acuerdo, y que se solicitarán por el procedimiento habitual de los libres pedidos. En el caso de que el TCP no haya disfrutado la totalidad de días festivos durante el año en que se hubieran devengado, las partes de mutuo acuerdo podrán acordar la posibilidad de disfrute en fechas posteriores.

La programación de días libres aislados quedara regulada según Directiva 2000/79/F y ORO FTL 235.

En los casos de días libres agrupados, hacemos referencia a la Directiva 2000/79/F y ORO FTL 235.

Después de un periodo de vacaciones, o de una reducción de jornada no se podrá firmar antes de las 8:00LT.

Los días libres serán inamovibles por parte de la empresa excepto en el caso que voluntariamente un TCP acceda a un cambio por razones operativas en cuyo caso será compensado con 100 € en concepto de cambio de día libre, y acordando la devolución de dicho día libre en el plazo de los 15 días posteriores a dicho cambio o con posterioridad a dicho plazo si las partes así lo acuerdan.

En caso de día libre que se haya perdido por retraso del vuelo del día anterior (calzos posteriores a las 23:30LT), se producirá la devolución del día libre a recuperar dentro del mismo mes si es posible o en el siguiente, notificándose por la empresa dicha reasignación vía e-mail.

No se programará un servicio de imaginaria nocturna el día antes de un día libre ni de vacaciones.

La empresa facilitará mensualmente a la RLT información sobre los días libres cambiados a los TCPs. Dicha información incluirá: nombre del TCP, fecha, motivo del cambio y fecha de devolución del día libre.

Solicitud de días libres:

- La petición de días libres y festivos se realizará únicamente vía email dirigido a los jefes de equipo, indicando en el asunto Petición de días libres / Festivos – Mes – Nombre del tripulante. Estas peticiones se realizarán de manera separada.
- No se aceptarán peticiones pasado el día 2 del mes anterior.
- Se podrán solicitar hasta un máximo de 3 libres por mes, a parte de los festivos nacionales.
- Sólo se asignarán cuando operativamente sea posible y siempre y cuando no se vea afectado el horario de ningún compañero.

2.8.- Imaginaria.

Se entiende por imaginaria la situación de un tripulante a la inmediata disposición de la empresa, para emprender la actividad que se le asigne. Deberá especificarse la hora de inicio y finalización de la misma. El tripulante deberá estar en disponibilidad de prestar el servicio en un tiempo máximo de una hora.

Las imaginarias tendrán una duración máxima de tres horas. En el supuesto en el que se programen con una duración superior se revisará el concepto “imaginaria” en cuanto a número y retribución (véase anexo condiciones retributivas).

Si a instancias de la empresa, la imaginaria se realiza fuera del domicilio del TCP, esta deberá efectuarse en instalaciones hoteleras adecuadas, en este caso todas las horas tendrán la consideración de actividad laboral. En este supuesto el tiempo de presentación del TCP para la recogida no deberá exceder de 15 minutos.

Se aplicará lo correspondiente a ORO.FTL.225 B Standby and Duties at the Airport.

2.9.- Máximos horas block.

La empresa asignará en una primera programación publicada de cada mes, los servicios mensuales a cada tripulante de una manera equitativa y teniendo en cuenta circunstancias adicionales como vacaciones, reducciones de jornada, cursos y bajas médicas de tres o más días, estableciendo una proporción o prorrateo en estos supuestos. La empresa se reserva el derecho a introducir los cambios que sean necesarios a lo largo del mes en función de las circunstancias sobrevenidas de la operativa diaria y respetando en cualquier caso la normativa de descansos y actividad.

Los límites establecidos serán:

- Máximo 90 horas en un mes natural. En caso de sobrepasar dicho límite el tripulante percibirá el plus “exceso horas block” por el importe unitario de 50 €.
- Mínimo 65 horas en 30 días naturales, sin la obligación por parte de la empresa de remunerar dichas horas, tanto mínimas como máximas, en el caso de su no realización.

En ambos casos, atendiendo a la proporcionalidad de reducción de jornada, vacaciones, cursos, bajas médicas de más de tres días en un mes.

De forma voluntaria por parte del TCP se podrán superar los límites, siempre teniendo en cuenta los límites legales.

2.10.- Sistema de notificación de cambios de servicios de vuelos programados.

Se establece como sistema para comunicar cambios de vuelos, cancelaciones, nuevos servicios, etc. el mensaje de texto (SMS) y vía e-mail corporativo. El tripulante deberá realizar acuse de recibo.

2.11.- Cambios de servicios de vuelos programados. Limitaciones.

No se podrán realizar cambios en la programación, sin el consentimiento del TCP, si no les son comunicados antes de las 16:00LT del día anterior.

Es responsabilidad del tripulante la comunicación a la empresa de su no “*fit to fly*”

en el mismo momento en que éste se encuentre en esa situación y, en todo caso, de manera inmediata, al encontrarse de baja.

A estos efectos se considera “cambio” si la nueva asignación de servicios supone:

- hora de firma anterior a la programada inicialmente.
- hora programada de finalización del nuevo servicio más de una hora por encima de la programada inicialmente.
- aumentar el número de días de relevo.
- no regresar a base, si eso era lo programado inicialmente.

Se establece como limitación máxima cinco cambios al mes por TCP prorrateándose dicha cifra en los supuestos de reducciones de jornada, vacaciones, cursos y bajas de más de tres (3) días en un (1) mes. De estos 5 cambios, los tres primeros serán sin retribución y el cuarto y quinto generarán el abono del plus cambio de 30€ cada uno.

De forma voluntaria para los TCP, se podrán superar los límites antes establecidos, generando el abono del plus de cambio arriba referenciado.

También son considerados como cambios:

- cambio de día de vuelo a imaginaria.
- cambio de imaginaria a día franco.
- cambio de vuelo posicional a vuelo.
- cambio de vuelo a vuelo posicional.
- cambio de vuelo a día franco.

Estos últimos cinco (5) casos, no se verán afectados por las limitaciones horarias ni de número, establecidas al inicio de este punto, y generarán el abono de un “plus cambio” de 30€.

En ningún caso serán considerados cambios los solicitados por parte del TCP.

Solicitud de cambios de programación de turno:

- Las peticiones de cambios de programación se realizará únicamente vía email dirigido a los jefes de equipo y poniendo en copia a todos los tripulantes involucrados en el cambio solicitado.

- La solicitud deberá ser enviada como máximo a las 10:00LT del día anterior al día del cambio solicitado.
- La aprobación del cambio de programación se realizará también vía email.
- Los cambios deben cumplir con la normativa legal vigente. (ORO FTL - OMA).
- Es requisito indispensable que dicho cambio sea aprobado mediante un email, por parte de los jefes de equipo de Atlas, en el que se especificará la aceptación o denegación del cambio.
- En el texto de la petición se debe especificar:
 - Nombre y apellidos, así como el número de ID de los tripulantes.
 - Fechas sobre las que se formula la petición del cambio.
- Salvo en casos de estricta necesidad, y siempre y cuando no haya otras opciones, no se admitirán cambios si se da alguno de los siguientes supuestos tras la realización del cambio: dos vuelos consecutivos programados; vuelo y el día posterior imaginaria; vuelo-imaginaria-vuelo. Excepcionalmente la empresa aceptará realizar un cambio anual por TCP con estos supuestos, a aquellos trabajadores/as con una antigüedad mínima de un año.

Podrían darse situaciones en las que algún TCP tenga que realizar alguno de los supuestos que acabamos de señalar. Esto puede ocurrir en casos en los que la empresa no tenga más opciones y siempre con el objetivo de cubrir la operativa. En estos casos se tendrá que informar por escrito a la RLT de las causas de la incidencia.

2.12.- Cancelación de servicios de vuelos confirmados.

En el supuesto de que la reasignación de servicios tenga su origen en la cancelación de un vuelo programado será de aplicación exclusiva la siguiente restricción:

Si a un TCP se le cancelan todos los servicios de un día y siempre que esta cancelación se produzca después de la presentación a la firma para el primero de ellos, la actividad del TCP termina en el momento de la notificación de la cancelación del servicio de vuelo, generándose el abono de la dieta de contacto.

En ningún caso le podrá ser asignado al TCP un servicio de imaginaria.

2.13.- Equilibrio en la programación.

La empresa creará los procedimientos necesarios, implantando los programas informáticos adecuados y destinando los necesarios recursos materiales y humanos, para que los TCPs sean programados mensualmente, en cada base, de forma equitativa, facilitando a la RLT las programaciones de los de todos los tripulantes con el fin de que se reduzcan de esta forma en la medida de lo posible las diferencias laborales o económicas entre los TCP de una misma base y circunstancias (jefes de cabina, TCPs).

Se designará a un TCP miembro de cada RLT de cada base, cuyo cometido será controlar y supervisar la distribución de todos estos conceptos, así como asignación de días libres, cambios de servicio y cuantas otras cuestiones pueden afectar a la programación de servicios.

La empresa dotará a la persona designada para dicho cometido de toda la información a estos efectos. Realizará su labor dos días al mes y será compensado por la misma de la forma regulada para los miembros de la RLT con ocasión del ejercicio del crédito sindical mensual, en cuanto que se realizará dentro de dichas horas de crédito.

Cuando en un mes se disfrute de un periodo de vacaciones, cursos, bajas IT/AT de más de tres días y reducción de jornada, la programación de los restantes días de actividad tenderá a estar proporcionada en cuanto al número de horas de vuelo, días libres, etc., a los correspondientes niveles de actividades y descansos establecidos con carácter mensual.

Las programaciones mensuales de los TCP serán publicadas, con carácter general, 7 días antes del inicio del mes siguiente y reflejarán los servicios asignados, las horas de actividad aérea programadas en cada día y las horas de actividad aérea programadas mensualmente. En el momento que la empresa

tenga conocimiento de cambios en los procedimientos del cliente que afecten a la operativa del servicio en este aspecto, se adecuará en consecuencia.

2.14.- Número máximo de días de servicio consecutivos.

No se programarán más de cuatro días naturales consecutivos de servicio. A efectos exclusivos de cómputo de dicha limitación máxima, se considerarán como tales las reuniones con la empresa, los reconocimientos médicos periódicos programadas por la empresa e imaginarias, vuelos, asistencias a curso, (excepto aquellos cursos que por sus características se excedan de dicha limitación), y aquellos días de crédito horario solicitados por los TCPs miembros de la RLT.

Como excepción se podrán programar dos veces al año, en diferentes meses, cinco días de servicio, siendo estos los únicos casos aplicables: imaginaria-nocturno-nocturno y diurno-nocturno-nocturno.

2.15.- Escalas con derecho al hotel.

Como norma general, cuando entre la finalización de un vuelo y el inicio del siguiente transcurran tres o más horas (de calzos a firma) y dicho intervalo se inicia en periodo nocturno es decir entre las 22:00 y las 06:00 los tripulantes tendrán derecho a alojamiento en hotel.

Igual derecho corresponderá cuando entre el momento de la finalización de un vuelo (calzos) y la firma del TCP para el siguiente transcurran cuatro o más horas, si ello se produce en periodo diurno.

TERCERA.- DISPOSICIONES EN MATERIA DE PROTECCIÓN SOCIAL.

3.1.- Reducciones de jornada.

Las reducciones de jornada por guarda legal se regularán por normativa establecida en el artículo 37, apartados 5 y 6, del Estatuto de los Trabajadores; si bien, dada las particulares de la prestación laboral de los TCPs que hace compleja una reducción de su jornada de trabajo en cómputo horario y diario, se establece que dichas reducciones serán efectivas en cómputo mensual, por la vía de la reducción de los días hábiles mensuales, proporcionalmente al porcentaje de reducción de jornada pactado.

Con el único objeto de determinar el número de días libres durante una jornada reducida, los cálculos se realizarán de forma proporcional a la jornada reducida, tomando como una media anual 102 días libres.

Sin perjuicio de lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, dadas la naturaleza y peculiaridades de la actividad, las partes establecen a modo de mera recomendación, para una mejor organización en los supuestos de reducción de guarda legal, la conveniencia de que las reducciones se produzcan preferiblemente en los porcentajes de jornada del 25%, 33% o 50%. En tales casos, y con el único objeto de determinar el número de días libres durante una jornada reducida, los cálculos se realizarán en base a una media anual de 102 días libres al año (siendo 14 de ellos correspondientes a los festivos nacionales cuyo disfrute se determinará de mutuo acuerdo y que se solicitarán por el procedimiento habitual de los libres festivos). Los días de reducción y días libres que resulten en cada porcentaje quedan reflejados en la siguiente tabla:

	25%		33%		50%	
	RJ	DO	RJ	DO	RJ	DO
JAN	8	7	10	6	15	5
FRE	7	6	10	5	15	4
MAR	8	7	10	6	16	5
APR	7	6	10	5	15	4
MAY	8	6	10	6	15	4
JUN	7	6	10	5	15	4
JUL	8	6	10	6	15	4
AUG	7	6	10	5	15	4
SET	8	6	10	6	15	4
OCT	8	7	10	6	15	4
NOV	7	6	10	6	16	4
DEC	8	7	10	6	15	5
ANUAL	91	76	120	68	182	48
Exacto Anual	91,25	76,5	120,45	68,34	182,5	51

La reducción de jornada, con independencia de cuál sea el porcentaje elegido, no afectará al número de días de vacaciones anuales.

3.2.- Excedencias especiales no retribuidas por asuntos personales.

Quienes tengan una antigüedad mínima de un año en la empresa, podrán solicitar a lo más tardar el día dos (2) del mes anterior al inicio de su disfrute, una excedencia especial sin sueldo por un máximo de un mes y por una sola vez al año, salvo que la empresa, a su única discreción, pudiera en su caso aceptar conceder un número superior de solicitudes al año a un mismo tripulante. Alternativamente, dicha excedencia especial podrá ser fraccionada en varios periodos no inferiores a siete días naturales. A la finalización de esta excedencia la incorporación al puesto de trabajo se efectuará de manera inmediata y sin que sea necesaria la existencia de vacante.

Las fechas de disfrute de estas excedencias especiales se determinarán de mutuo acuerdo.

3.3.- Licencias retribuidas por asuntos propios.

El TCP tendrá derecho a disfrutar de dos (2) días de asuntos propios no acumulables por año. En el caso de TCPs con un periodo de trabajo inferior a un año, tendrán derecho a disfrutar del número de días de asuntos propios de forma prorrateada.

3.4 [...] Véase Anexo

3.5.-Seguros de asistencia médica para tripulantes fuera de base.

La empresa contratará un seguro de asistencia médica para los tripulantes, que les cubra cuando se encuentren en el extranjero por motivos de trabajo. La empresa enviará la información necesaria a cada uno de los TCPs.

3.6.- Responsabilidad civil.

La empresa se subrogará en la responsabilidad civil del tripulante que se derive de actos u omisiones en servicio, en las que intervenga culpa o negligencia no penadas por ley, sin que pueda repetir contra éste por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiera lugar.

Quedarán excluidas de esta subrogación en la responsabilidad las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas tipificadas en las leyes penales comunes, que se registrarán por las Disposiciones establecidas en la ley.

Asimismo, quedarán excluidas de esta subrogación las conductas tipificadas como delitos o faltas en las leyes penales especiales, cuando en la comisión del hecho punible haya intervenido directa y dolosamente el tripulante como autor, cómplice o encubridor.”

3.7 y 3.8.-[...] Véase Anexo

3.9.- Suspensión del inicio vacacional para accidente de trabajo o enfermedad grave.

Una vez fijado el periodo de vacaciones, si el tripulante sufriera accidente de trabajo o proceso de enfermedad y éste no pudiera disfrutar efectivamente tales vacaciones, el periodo señalado afectado por dicha situación quedará aplazado a una nueva fecha que se fijará de común acuerdo entre la empresa y el tripulante, que en ningún caso podrá alterar el calendario vacaciones confeccionado para los demás tripulantes, así como no perturbará la realización y producción previstos. Para dicho nuevo disfrute se dispondrá de seis meses a contar desde el alta de la situación de incapacidad temporal.

3.10.- Vacaciones.

Las vacaciones anuales retribuidas tendrán una duración de 30 días naturales, pudiéndose fraccionar en dos o más periodos.

Todas las solicitudes de vacaciones deberán enviarse al Project Manager y adjuntos de la operativa.

A efectos de determinar la preferencia en la asignación del periodo vacacional, se seguirá el Sistema de Puntos establecido en la empresa actualmente, según la siguiente tabla, que se irá actualizando anualmente:

Periodos		Puntos por día
Desde	Hasta	
08/01/2017	04/03/2017	2
05/03/2017	25/03/2017	4
26/03/2017	01/04/2017	10
02/04/2017	06/05/2017	5
07/05/2017	03/06/2017	6
04/06/2017	07/07/2017	7
02/07/2017	29/07/2017	10
30/07/2017	26/08/2017	12
27/08/2017	30/09/2017	10
01/10/2017	28/10/2017	5
29/10/2017	02/12/2017	2
03/12/2017	09/12/2017	8
10/12/2017	23/12/2017	2

Cada tripulante hará la solicitud de los periodos de vacaciones que estime en el mes noviembre para el año siguiente, contemplando dos opciones para cada periodo, y en aquellos casos en que se concedan las fechas solicitadas, éstas puntuarán según la tabla anterior. En ningún caso computarán periodos vacacionales asignados por la empresa en fechas no solicitadas por el trabajador/a.

Cuando haya semanas libres, estas se pondrán a disposición de aquellos tripulantes a los que no se les haya asignado sus preferencias, siguiendo los parámetros establecidos.

No se podrán solicitar vacaciones para su disfrute en periodo navideño (desde el lunes de la semana en el que coincida el día 25 de diciembre y hasta el 6 de enero), sin perjuicio de que, en la medida de lo posible, se asignará a cada trabajador uno de los dos de los siguientes días: 24, 25, 26 y 31 de diciembre y 1, 5 y 6 de enero.

Los puntos se acumularán año tras año.

Como norma general, no podrán coincidir más de dos personas de vacaciones en el mismo periodo.

A los tripulantes de nueva incorporación se les asignará la misma puntuación que a aquél que tenga más puntos. En el caso de empate en la puntuación, se tendrá en cuenta la antigüedad en la empresa, teniendo prioridad el más antiguo; y en caso de misma antigüedad se tendrá en cuenta la fecha de nacimiento, teniendo preferencia el de mayor edad.

Esta puntuación será la que determine la concesión de las vacaciones solicitadas en caso de dos o más solicitudes para el mismo periodo.

3.11. Normativas, información y transparencia.

1,) La empresa informará a la RLT de los nombramientos y remociones de jefes de cabina, así como de los contratos de tripulantes celebrados en cada base, traslados, finalizaciones de contrato, así como de las sanciones impuestas a tripulantes por faltas graves y muy graves. También se informará a la RLT antes del inicio de cada temporada, de las previsiones en las diferentes bases y de las posibilidades, requisitos y condiciones para solicitar cambio de base y cargos.

2,) Conversión de contratos: en la transformación de contratos temporales a contratos fijos que se materialicen durante la vigencia del presente Acuerdo, el tiempo acumulado de trabajo efectivo en la empresa será junto con otras condiciones y aptitudes profesionales, criterios objetivos a tener en cuenta de forma prioritaria.

A efectos de valorar las aptitudes profesionales se tendrán en consideración, entre otros aspectos, los informes profesionales realizados por los jefes de cabina.

La empresa informará a la RLT de las conversiones de contratos temporales a fijos que se produzcan acreditando la experiencia en vuelo en la empresa a través del número total de días en que los tripulantes temporales hayan estado de alta laboral en la empresa.

Con el fin de poder dar cumplimiento a lo anterior, la empresa dentro del primer trimestre natural de cada año, facilitará a la RLT un listado de trabajadores cerrado a 31 de diciembre del año anterior, ordenado por tiempo de servicios, de mayor a menor y fecha de incorporación del trabajador en cada centro de trabajo, en el que se incluirán aquellos tripulantes que tengan suscrito un contrato de duración determinada o temporal.

3,) Transparencia en la aplicación de remociones de cargos, despidos y otro tipo de sanciones. La empresa garantizará el acceso a la información contenida en los informes realizados hasta la fecha a los tripulantes y jefes de cabina. En lo que se refiere estrictamente al tripulante, de forma individual y a requerimiento de éste, se

dará a dicho tripulante copia, a partir de la fecha del acuerdo, de los informes profesionales que, en la aplicación de la normativa interna vigente pueden ser objeto por parte de los jefes de cabina, supervisores o instructores.

4,) Los Sobrecargos serán los responsables directos de evaluar el trabajo de los tripulantes e informar a los responsables de equipo sobre la trayectoria profesional de cada TCP. Para ello deberán enviar cumplimentado [el documento adjunto](#) que servirá para corregir posibles desvíos en el trabajo del día a día, así como para promocionar a compañeros para futuras plazas de Sobrecargos. Se adjunta documento como ANEXO IV

3.12.- Seniority.

La empresa se compromete a respetar el seniority de los tripulantes en los siguientes supuestos:

Cuando coincidan en un mismo vuelo la figura del jefe cabina y un jefe mixto, tendrá preferencia el jefe cabina.

Cuando coincidan en un mismo vuelo dos jefes de cabina, tendrá preferencia el de mayor antigüedad. Y en caso de igual seniority se tendrá en cuenta el marcado por el ID.

Cuando coincidan en un mismo vuelo dos jefes mixtos, tendrá preferencia el de mayor antigüedad.

Los Tripulantes podrán comunicar a la Empresa sus preferencias de vuelo relativas a vuelos nocturnos o relevos. Para la asignación de dichos vuelos nocturnos o relevos, en caso de ser comunicada una misma preferencia de vuelo con la finalidad de llevarlos a cabo por dos o más Tripulantes, se tendrá en cuenta el seniority de los mismos, dando preferencia al tripulante con mayor antigüedad.

En el supuesto solicitud de cambio de base de un trabajador, se tendrá en cuenta como criterio de prioridad la mayor antigüedad en la empresa.

CUARTA.- CONDICIONES RETRIBUTIVAS.

4.1.- Mejoras Retributivas.- Las partes acuerdan incorporar al presente Acuerdo, pasando a formar parte integrante del mismo, las condiciones y tablas que en materia retributiva fueron pactadas el pasado 23 de agosto de 2018 en la sede del Serveis Territorial del Departament de Treball, Afers Socials y Famílies de la Generalitat de Catalunya, y que se recogen a continuación y en las tablas que figuran en el Anexo.

No obstante lo anterior, las partes vienen a modificar en el presente Acuerdo la consideración que, por mero error, se hizo en el redactado y en las tablas salariales del “plus de vestuario” (plus de ropa de trabajo) y del “plus quebranto de moneda”, que se recogieron como conceptos salariales, debiéndose entender que los mismos tienen naturaleza extrasalarial, como a continuación se refleja.

4.2.- Las partes acuerdan la aplicación para el año 2018, y con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2018, de una subida salarial del 12%, donde estarían comprendidos los conceptos salariales, exceptuando el “plus de nocturnidad” que subirá 6 €. Para el mismo año 2018, y con efectos retroactivos desde el 1 de julio de 2018, en relación a los conceptos extrasalariales, la subida sería la misma alcanzada en el Acuerdo de Mejora de Condiciones Salariales pactada en su día con la parte social de Madrid. De conformidad con la nómina vigente, se considerarán conceptos salariales los siguientes:

- Salario base.
- Prorrata paga extra.
- Horas de vuelo: a partir de la hora 46 mensual hasta la hora 60 mensual.
- Horas de vuelo: desde la hora 61 mensual.
- Imaginarias: desde la 5ª mensual (incluida).
- Mejora voluntaria.
- Plus nocturnidad hora desde las 22:00 a las 6:00.
- Plus Acuerdo mejora de servicio.

Asimismo, se consideran conceptos extrasalariales los siguientes:

- Gastos de manutención en el extranjero sin pernocta.
- Gastos de manutención en el extranjero con pernocta.
- Plus de quebranto de moneda.
- Plus “fam flight”.
- Plus de vestuario.

El pago de los importes derivados del párrafo anterior para aquellos trabajadores que no se les venga aplicando, se hará efectivo a partir de la nómina del mes de septiembre.

Se anexa al presente Acuerdo las tablas salariales resultantes de la aplicación del acuerdo para 2018 y 2019.

4.3.- Se acuerda la aplicación para el año 2019 de una subida salarial del 4% sobre los conceptos salariales en sus cuantías actualizadas tras la aplicación del incremento del 2018. Los conceptos extrasalariales quedarían igual que los acordados para 2018.

No obstante lo anterior, en relación al “salario base”, y habida cuenta que la cuantía de éste viene determinada por el Convenio colectivo de empresa Atlas-Adecco, la aplicación del incremento del 4% previsto para 2019 se realizará de la siguiente manera:

- El 1,7% de incremento previsto en el propio Convenio para 2019, en concepto de salario base.

- El 2,3% restante en concepto de “plus Acuerdo mejora de servicio”.

En la aplicación de las subidas de los conceptos económicos previstos en los puntos anteriores no operará ni actuará absorción alguna, no pudiendo rebajarse ningún concepto salarial por absorción del incremento pactado.

4.4.- Compensación y absorción

Se respetarán las condiciones salariales consolidadas, de carácter “ad personam”, establecidas individualmente con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este Acuerdo”. En la aplicación de los conceptos económicos previstos en los puntos anteriores no operará ni actuará absorción ni compensación alguna, no pudiendo rebajarse ningún concepto salarial por absorción ni compensación de las cantidades pactadas.

4.5.- Retribución de TCPs durante crédito sindical.

Los TCPs integrantes en la RLT devengarán por cada día de crédito sindical los siguientes conceptos:

- 8 horas block más la dieta de contacto.

Las mismas condiciones se aplicarán a los días en que sean convocados por la empresa.

QUINTA.- FORMACION

Curso Inicial

Hotel Holiday Inn en habitación individual.

Desayuno incluido en el hotel.

Comida en la FFA.

Cena en el hotel con un máximo de 50€.

Comida en fin de semana en el hotel con un máximo de 50€.

Retribución: Salario Base retribuido en la primera nómina.

Billetes: gestión y coste asumidos por la Empresa

Curso Refresco

Hotel Holiday Inn en habitación individual.

Desayuno incluido en el hotel.

Comida y cena – una dieta de 30€ por comida que con el nuevo acuerdo pasará a 40€ por comida.

Retribución: Salario Base.

En referencia a los cursos impartidos por Adecco, se establece la remuneración de 8 horas de la suma de conceptos salariales fijos según categoría, además de incluir la dieta de contacto.

SEXTA.- CLAÚSULA DE PAZ SOCIAL.

Las partes firmantes del presente Acuerdo de Mejora de Condiciones, y en el ámbito del mismo, consideran la negociación colectiva como la vía idónea para el normal desarrollo y buen funcionamiento de las relaciones labores en la empresa y para la consecución de acuerdos, por lo que se comprometen mutuamente a agotar todas las vías de diálogo y negociación antes de la iniciación de conflictos colectivos en aras a la consecución de un clima de paz social.

SEPTIMA.- APLICACIÓN.

El presente acuerdo se aplicará con efectos desde el día 1 de **Noviembre** de 2018.

Y en prueba de conformidad, se suscribe el presente acuerdo, y su Anexo, por triplicado ejemplar, en la fecha y lugar arriba indicados.

ANEXO I – CONDICIONES RETRIBUTIVAS

CONCEPTOS SALARIALES FIJOS - 2018					CONCEPTOS SALARIALES VARIABLES - 2018			
Grupo Convenio Adecco-Atlas	Salario Base Anual Convenio Adecco Atlas (14 Pagas)	Mejora Voluntaria (Anual)	Plus Acuerdo Mejora Servicio (Anual en 12 pagas)	TOTAL ANUAL	Horas vuelo: A partir de la hora nº 46 mensual hasta la hora nº 60 mensual (unidad)	Horas vuelo: desde la hora nº 61 mensual (unidad)	Imaginarias: A partir de la nº 5 mensual (unidad)	Plus nocturnidad hora desde las 22:00 a las 6:00 (unidad)
GRUPO 4	11.521,00 €		1.382,52 €	12.903,52 €	12,32 €	14,56 €	16,80 €	6,00 €
GRUPO 5	12.087,00 €	1.927,50 €	1.450,44 €	15.464,94 €	17,36 €	20,16 €	16,80 €	6,00 €

CONCEPTOS SALARIALES FIJOS - 2019					CONCEPTOS SALARIALES VARIABLES - 2019			
Grupo Convenio Adecco-Atlas	Salario Base Anual Convenio Adecco Atlas (14 Pagas)	Mejora Voluntaria (Anual en 12 pagas)	Plus Acuerdo Mejora Servicio (Anual en 12 pagas)	TOTAL ANUAL	Horas vuelo: A partir de la hora nº 46 mensual hasta la hora nº 60 mensual (unidad)	Horas vuelo: desde la hora nº 61 mensual (unidad)	Imaginarias: A partir de la nº 5 mensual (unidad)	Plus nocturnidad hora desde las 22:00 a las 6:00 (unidad)
GRUPO 4	11.717 €		1.702,26 €	13.419,26 €	12,81 €	15,14 €	17,47 €	6,24 €
GRUPO 5	12.292 €	2.004,62 €	1.786,53 €	16.083,15 €	18,05 €	20,97 €	17,47 €	6,24 €

CONCEPTOS EXTRASALARIALES VARIABLES 2018 / 2019							
Grupo Convenio Adecco-Atlas	Plus Fam Flight (Por TCP)	Gastos Manutención en Extranjero sin Pernocta (unidad)	Gastos Manutención en Extranjero con Pernocta (unidad)	Plus Vestuario (Anual en 12 pagas) 2018	Plus Vestuario (Anual en 12 pagas) 2019	Plus Quebranto de Moneda (Anual en 12 pagas) 2018	Plus Quebranto de Moneda (Anual en 12 pagas) 2019
GRUPO 4		30,00 €	40,00 €	220 €	229 €	220 €	229 €
GRUPO 5	30,00 €	30,00 €	40,00 €	220 €	229 €	220 €	229 €

CONCEPTOS SALARIALES VARIABLES 2018 / 2019 (sin retroactividad)								
Grupo Convenio Adecco-Atlas	Plus Delay (A partir de 30 minutos)	Plus Extensión (Max. 2 horas)	Plus Cambio	Plus Exceso Horas Block (A partir de 90 horas)	Plus Herramienta de Trabajo	Plus Jefe/a de Equipo	Plus Dia Libre	DH pernocta extranjero
GRUPO 4	15,00 €	30,00 €	30,00 €	50,00 €	80,00 €	50,00 €	100	30
GRUPO 5	15,00 €	30,00 €	30,00 €	50,00 €	80,00 €		100	30

* A los efectos del computo de horas block recogidos en la presente tabla, en los periodos de IT y vacaciones, el calculo se hará de manera proporcional descontando dichos periodos.

Todas las cantidades expresadas en euros

ANEXO II GLOSARIO

Salario Base: Es la parte de la retribución abonada anualmente a los trabajadores en función de su grupo profesional por la realización del trabajo convenido durante la jornada ordinaria de trabajo fijada en el Convenio Atlas – Adecco Outsourcing, que se divide en 14 pagas incluyendo dos pagas extras prorrateadas y que se actualiza anualmente.

Mejora voluntaria: Cantidad abonada a los sobrecargos por la absorción de los pluses de jefe de cabina y disponibilidad en aplicación del Convenio Atlas – Adecco Outsourcing.

Plus Acuerdo Mejora Servicio - Cantidad abonada en 12 mensualidades a partir del Acuerdo de Mejora de Condiciones 2018.

Horas de Vuelo - Cantidad abonada según horas de vuelo realizadas. Las primeras 45 están incluidas en el salario base. De la hora 46 a las 60 se abonan según tabla dependiendo de la categoría. De la hora 61 en adelante se abona según tabla dependiendo de la categoría (TCP/SCC).

Imaginaria - Cantidad abonada a partir de la quinta incluida, las cuatro primeras están incluidas en el salario base. (A revisar en caso de aumentar el número de horas por imaginaria).

Nocturnidad - Cantidad abonada por hora nocturna (22:00-06:00) a añadir a la retribución de las horas de vuelo según tramo.

Plus Fam Flight - Cantidad abonada a los sobrecargos por cada tripulante al que se le realiza el Fam Flight.

Gastos Manutención en Extranjero sin Pernocta - “Dietas extranjero” según nómina. Cantidad abonada por presentación a vuelo (firma).

Gastos Manutención en Extranjero con Pernocta - "Pernocta extranjero" Cantidad abonada en los siguientes supuestos:

Desayuno: 06:00-10:00

Comida: 13:00-15:00

Cena: 20:00-22:00

Plus Vestuario - Cantidad anual abonada en 12 pagas según Convenio Atlas.

Plus Quebranto de Moneda - Cantidad anual abonada en 12 pagas según Convenio Atlas.

Plus Delay - Cantidad abonada en el caso en el que el tiempo transcurrido entre el "boarding completed" y el movimiento de la aeronave sea igual o superior a 30 minutos.

Plus Extensión - Cantidad abonada en el caso de aceptación por parte de un tripulante a extender su actividad máxima diaria.

Plus Exceso Horas Block - Cantidad abonada en caso de que un tripulante realice más de 90 horas de vuelo al mes.

Plus Día Libre - Cantidad abonada en caso de que un tripulante acepte realizar un servicio en un día libre.

Plus Cambio - Cantidad abonada por cada cambio en la programación mensual según el Acuerdo de Mejora de Condiciones 2018.

Plus Herramienta de Trabajo: Cantidad unitaria abonada anualmente para la adquisición de calzado.

DH: "Pernocta extranjero" Cantidad abonada por posicionamiento.

Plus de Jefe/a de Equipo: Cantidad abonada por día de servicio al TCP por ejercer labores de sobrecargo.

ANEXO III INFORME DE SOBRECARGO

EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO

Nombre y apellidos trabajador/a:
Puesto:

Nombre y apellidos persona que evalúa:
Puesto:

Por favor, cumplimenta la evaluación del desempeño en base a las siguientes valoraciones:

5= cumple de forma excelente el aspecto a evaluar
1= no cumple suficientemente el aspecto a evaluar

1.- Conocimiento del puesto

	1	2	3	4	5
Puntualidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buena presencia personal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conocimientos de procedimientos de seguridad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conocimientos de procedimientos de servicio a bordo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cuida su trabajo buscando siempre la excelencia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiene empatía con el cliente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Posee espíritu de equipo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es sociable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ayuda a sus compañeros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Promueve el buen ambiente de trabajo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acepta críticas constructivas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comete muchos errores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teme pedir ayuda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Conoce su trabajo pero no lo desarrolla correctamente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es competitivo/a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Toma decisiones con criterio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Respeto a la empresa y a sus compañeros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Atención al Cliente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Respeto a la empresa y a sus compañeros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se le puede delegar tareas con plena confianza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Esta preparado para asumir cargos de responsabilidad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.- ¿Cuáles son sus principales ÁREAS DE MEJORA?

- 1.-
- 2.-
- 3.-

3.- ¿Cuáles son sus principales NECESIDADES FORMATIVAS?

- 1.-
- 2.-

ANEXO IV

En relación a los puntos 3.4,3.7 y 3.8 las partes acuerdan la creación de una mesa de negociación conjunta entre los representantes de los trabajadores de las bases de Barcelona y Madrid para tratar dichos puntos fijando un calendario de reuniones, celebrándose la primera de ellas en el mes de octubre del 2018 con fecha límite de finalización el 15 de noviembre del 2018. A continuación, se recoge el borrador de las cláusulas hasta el momento discutidas por las partes.

3.4.-Seguros de vida y accidentes y de pérdida de licencia para los tripulantes.

La empresa tendrá concertada una póliza de seguro de vida y de pérdida de licencia que garantice a los tripulantes en activo la percepción de los capitales a continuación detallados por sí mismo o por sus beneficiarios designados, en los supuestos de muerte o declaración de invalidez derivada de accidente en grado de incapacidad permanente parcial o total que ocasione la pérdida definitiva de licencia de vuelo y por tanto la extinción definitiva del contrato laboral, y se cumplan las condiciones de la póliza suscrita para cubrir dicha garantía, de la cual se entregará certificado acreditativo de dicha cobertura a la RLT.

- Cobertura por muerte: 100.000 €
- Cobertura por invalidez: 150.000 €
- Cobertura por incapacidad permanente: 150.000 €

La elección de la póliza colectiva a contratar se tomará de común acuerdo con la RLT.

3.7.- Incapacidad temporal por enfermedad común o accidente no laboral.

Para aquellos supuestos de IT derivada de contingencias comunes (enfermedad común o accidente no laboral), el trabajador con más de 12 meses de antigüedad en la empresa percibirá los siguientes complementos salariales con cargo a la empresa:

- Días 1 al 3 ambos inclusive: 100% de la base reguladora correspondiente.
- Días 4 al 15 ambos inclusive: complemento hasta el 70% de la base reguladora correspondiente.
- Día 16 y siguientes de la baja, hasta un máximo de 12 meses: complemento hasta el 85% de la base reguladora correspondiente.

A todos los efectos y para que las fechas de ausencia derivada de causa médica se entienda suficientemente justificadas, deberán aportarse por el trabajador los preceptivos partes de baja, confirmación y alta, expedidos por el correspondiente facultativo de la Seguridad Social, que justifiquen desde el primer día de ausencia por IT hasta el último. Los partes de baja, confirmación y alta deberán ser trasladados a la empresa en los tres días siguientes a su expedición.

3.8.- Incapacidad temporal por accidente laboral.

Cuando el tripulante esté en situación de incapacidad temporal derivada de accidente de trabajo, se complementará el subsidio derivado de la prestación económica de la Seguridad Social hasta el 100% de la base reguladora correspondiente, desde el primer día de la baja durante toda la duración del

proceso; sin que el tripulante pueda llegar a percibir por estos conceptos más de lo que hubiera devengado en situación de actividad.

Si el tripulante hubiera ingresado en el mismo mes que se inicia la IT, la base reguladora se obtendrá dividiendo la base de cotización de dicho mes por el número de días que corresponda cotización.

La base reguladora para el cálculo de las contingencias profesionales será la base de cotización del mes anterior a aquel en que se produzca la incapacidad temporal.

Si la protección social en esta materia fuera legal o convencionalmente modificada, esta cláusula deberá adaptarse a la misma afectando dicha actuación tanto a los procesos de incapacidad nuevos como los que estuvieran en curso.

Por parte de la empresa se tramitarán, como accidente laboral los accidentes ocurridos camino del aeropuerto a los lugares concertados para la manutención o regresando de estos al domicilio habitual, así como los acontecidos en situación de relevo además de todos aquellos que se han venido a definir "in itinere". Se considera "in itinere" cualquiera de las siguientes condiciones: itinerarios normales en tiempo razonable con ocasión del traslado al lugar de trabajo regreso desde el mismo a su domicilio o lugar que se aloje.