# PREACUERDO IX CONVENIO COLECTIVO PARA PILOTOS (9.7.2018)

## 1. VIGENCIA.

El IX Convenio Colectivo de Pilotos tendrá vigencia desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2021.

## 2. TEMAS ECONÓMICOS.

**a) REVISIÓN SALARIAL/PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS 2018 Y 2019**

- El incremento salarial consolidado para el año 2018 será de un 2,5%, con efectividad de 1 de enero de 2018.
- El incremento salarial consolidado para el año 2019 será de un 2%, con efectividad de 1 de enero de 2019.
- El sistema de participación en beneficios previsto en la DT Segunda del VIII Convenio Colectivo se deja sin efecto, siendo sustituido para los años 2018 y 2019 por un nuevo sistema según el cual, para dichos años corresponderá el abono de un pago único, no consolidable, de un 1% para el 2018 y un 1,5% para el 2019, calculado sobre la masa salarial del colectivo de Pilotos en cada uno de esos años.

**b) REVISIÓN SALARIAL/ PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS 2020 Y 2021**

- El incremento salarial para los años 2020 y 2021 vendrá determinado por el ratio EBIT/INGRESOS de cada año conforme al escalado que, a continuación, se establece y será consolidable en los porcentajes que asimismo se reflejan en el cuadro que figura más adelante.
- Para los años 2020 y 2021 el sistema anual de participación en beneficios será calculado según el ratio EBIT/INGRESOS, por el que se abonará una cantidad no consolidable, conforme al cuadro que figura a continuación.

| EBIT / INGRESOS | % INCREMENTO SOBRE MASA SALARIAL CONSOLIDADO | % SOBRE MASA SALARIAL (PAGO ÚNICO NO CONSOLIDADO) | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **<0** | 0,00% | 0,00% | **0,00%** |
| **0-<2,5** | 0,50% | 0,50% | **1,00%** |
| **2,5-<5,0** | 1,30% | 1,25% | **2,55%** |
| **5,0-<7,0** | 1,45% | 1,75% | **3,20%** |
| **7,0-<10,0** | 1,70% | 1,75% | **3,45%** |
| **10,0- <12,0** | 2,00% | 1,50% | **3,50%** |
| **12- <14,0** | 2,00% | 1,75% | **3,75%** |
| **14,0-<16,0** | 2,00% | 2,00% | **4,00%** |
| **>=16** | 2,00% | 2,50% | **4,50%** |

- Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio colectivo, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo convenio, durante el año de ultraactividad se aplicará una revisión salarial en los mismos términos pactados para los años 2020 y 2021.

c) **GARANTÍA IPC**

Con el fin de garantizar la capacidad adquisitiva de las retribuciones adquirida en este Convenio, si el IPC acumulado correspondiente a los años de vigencia del convenio es superior al incremento salarial consolidado acumulado realizado en ese período y la rentabilidad media de la Compañía (EBIT/INGRESOS) durante ese período es igual o superior al 7%, se realizará un pago único equivalente a la diferencia entre ambas, incrementándose las tablas salariales del año 2022, desde el 1 de enero de dicho año, en esa diferencia. El cálculo del citado pago único y su reparto se realizará de común acuerdo entre ambas partes.

d) **INCREMENTO DE LA PRIMA DE RESPONSABILIDAD DE COMANDANTE.**

Con efectos de 1 de enero de 2018, se incrementa la Prima de Comandante en el equivalente a un 1% de la masa salarial de Comandantes. Como resultado de lo anterior, la Prima de Comandante se incrementará en un 6%.

e) **INCREMENTO DE LA PRIMA DE COPILOTO SENIOR.**

Se incrementa la prima mensual percibida por los Copilotos Senior en 214,29€, abonables en 14 pagas.

f) **MODIFICACIONES DE LA ESTRUCTURA SALARIAL.**

i. **Nivel 11.**

A partir del 1 de enero de 2018, la retribución fija en el nivel 11 se verá incrementada en:

- 2.700 € brutos anuales durante el primer año de permanencia en el citado nivel
- 2.300 € brutos anuales adicionales a los 2.700€ brutos señalados en el punto anterior, durante el segundo año de permanencia en el nivel 11

ii. **Nivel 9.**

- Se reduce a 2 años el tiempo de permanencia para la promoción del nivel 9 al 8.
  Este cambio tendrá efectos retroactivos para aquellos Pilotos que se encuentren en el nivel 9 y hayan superado los 2 años de permanencia en dicho nivel entre el 1 de enero de 2018 y la firma del convenio.

- El nivel salarial mínimo para los Pilotos que accedan a las flotas de Largo Radio será el nivel 9. Se devengará este nivel desde la fecha del skill test del Piloto.
  Aquellos Copilotos de nivel 11 y 10 a los que se haya aplicado lo establecido en el acta nº 12 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del VIII Convenio Colectivo de Pilotos de fecha 26 de mayo de 2016 por haber sido asignados a una Flota de Largo Radio, se considerará, a todos los efectos, que cambiaron al nivel 9 en la fecha en que superaron el skill test, procediendo la Compañía a realizar la regularización que pudiera corresponder.

g) **COMPENSACIÓN ECONÓMICA POR DPA**

A los efectos de aplicar la revisión salarial prevista para 2018 en el punto 2.a) anterior, se partirá del precio del DPA a 31 de diciembre de 2017 incrementado en un 1%. Se realizará adicionalmente la regularización económica correspondiente al citado incremento del 1% a partir del 1 de enero de 2018.

**h) RETRIBUCIÓN FLEXIBLE.**

Se acuerda implantar un sistema de retribución flexible para los tripulantes Piloto de la Compañía, mediante el cual aquellos que lo deseen podrán, mediante la firma de acuerdo con la empresa, sustituir parte de su retribución bruta por la elección de diferentes retribuciones en especie de entre las que sean ofrecidas por la empresa cada año. En todo caso, la sustitución de retribución dineraria por retribución en especie no podrá superar los límites legales.

Actualmente, la Compañía podrá ofertar productos como guardería, transporte, formación.

Adicionalmente, se encuentra en estudio la posibilidad de ofertar otros productos como seguro médico y renting de vehículos, entre otros.

**i) DIETA POR SESIÓN DE SIMULADOR.**

Se devengará una dieta nacional por cada sesión de simulador que se realice como alumno.

**j) TIEMPO BAREMO A-350.**

A efectos económicos los tiempos baremos del A-350 serán los correspondientes a los calculados para los aviones A-340 conforme a lo regulado en el Art. 63. En caso de que Iberia dejase de operar el A-340, se tomará como referencia el A-330.

**k) GARANTÍA DEL 95% DE LAS HORAS PROGRAMADAS MENSUALMENTE.**

A partir de la firma del convenio, se garantiza el cobro del 95% de las horas baremo programadas mensualmente al Piloto. No se garantizarán aquellas horas no realizadas por causas imputables al Piloto.

## 3. PRODUCTIVIDAD.

**a) NUEVO MODELO DPA.**

- Los tripulantes que así lo deseen podrán ofrecerse voluntarios para que les sean programados DPA, excluyendo los tripulantes adscritos a la operación Largo Radio Bajo Coste Level Barcelona.
- Los DPA podrán programarse en los meses de junio, julio, agosto y septiembre
- El número máximo de DPA a ofertar será de 2 DPA, por cada uno de los meses señalados.
- Se desarrollarán los criterios para realizar la oferta y asignación de los DPA.
- El Piloto realizará su oferta antes del 1 de septiembre del año anterior a aquel para el que se ofertan.
- La plantilla se dimensionará teniendo en cuenta el programa comercial previsto y considerando un 75% de la oferta de DPA realizada.
- Después del dimensionamiento de la plantilla, el número de DPA necesarios para el año siguiente se analizará en la Comisión de Programación y Horarios.

- En enero se comunicará el número de DPA asignados a cada Piloto, así como el mes/meses en que le serán programados, que serán abonados tras su ejecución.

**b) LÍMITES MÁXIMOS DE HORAS DE VUELO**

En caso de que al Piloto se le programe algún DPA, el límite máximo de horas de vuelo para las Flotas de Largo Radio será el siguiente:

- Horas al mes: 95 horas, aplicable solo en el mes/meses en que se programe uno o dos DPA.
- Horas al trimestre (julio, agosto y septiembre): 280 horas. En el trimestre que comprenda el mes de junio, el límite trimestral será el resultante de añadir a 255 horas, 6 horas adicionales por cada DPA programado en el mes de junio.
- Horas al año: el límite anual aplicable será el resultante de añadir a 850 horas, 6 horas adicionales por cada DPA programado ese año.

**c) VUELOS A ORD (EN VERANO) Y SDQ (TODO EL AÑO)**

Los vuelos a y desde Chicago (en temporada de verano) y Santo Domingo (todo el año) serán operados siempre con la tripulación mínima del avión conforme a su certificado de aeronavegabilidad, con independencia de su duración, cumpliendo en cualquier caso con los límites de actividad aérea que establece el Convenio Colectivo.

## 4. PROGRESIÓN, PROMOCIÓN, PROGRAMACIÓN y PNP

**a) PROGRESIÓN A LA FLOTA DE LARGO RADIO**

La adscripción de un Piloto a un determinado tipo de avión de los que componen el grupo 3 se realizará en función de las necesidades de la Compañía, no estableciéndose un orden de prelación entre los distintos tipos de avión. La asignación de los cursos se realizará por orden de antigüedad técnica, según las solicitudes realizadas por los Pilotos.

Para ello, la Compañía, antes del 1 de noviembre del año anterior, publicará la estimación a esa fecha de las necesidades de cursos previstas para el año siguiente. Esta comunicación no podrá entenderse como una oferta vinculante, siendo susceptible de modificación por motivos de producción.

**b) SUELTA COMO COMANDANTE.**

La suelta como Comandante podrá realizarse en cualquier grupo de los establecidos en el Art. 33.

**c) CAMBIO DE PROGRAMACIÓN.**

- Los motivos por los que se podrán realizar cambios en la programación serán:
  - Por la cancelación del servicio o serie de servicios, o
  - Por imposibilidad de realizar la línea al no disponer de tiempo suficiente para poder disfrutar de la totalidad del descanso generado por la actividad anterior, o

- Por cambio en el tipo de avión asignado, siempre que por ello el Piloto no pueda realizar el servicio inicialmente programado por no estar habilitado para volar el nuevo avión.

- El cambio de programación será:
  - De aceptación obligatoria para el Piloto si la hora de comienzo y finalización del nuevo servicio asignado están dentro de las horas del servicio originalmente programado. Los cambios obligatorios se limitan a uno al mes por Piloto.
  - De aceptación voluntaria para el Piloto cuando el cambio suponga un adelanto de la hora de presentación y/o un retraso de la hora de despedida. En tal caso, se le compensará con un plus de imaginaria si el nuevo *pairing* empieza antes de la hora de firma programada o si acaba después de la hora de despedida programada. Si concurriesen las dos circunstancias se le compensará con dos pluses de imaginarias. Adicionalmente, si el nuevo *pairing* tiene más días de ocupación, se le compensará con un plus de imaginaria por cada día de ocupación extra.

    El plus de imaginaria a estos efectos comprende el abono de la cantidad correspondiente a una imaginaria programada y el devengo de 2,53 horas de vuelo, computadas al precio de las horas atípicas, conforme a lo establecido en el Art.115.

    Si la realización del cambio implica la pérdida de un día libre programado, éste se recuperará en los tres meses posteriores.

**d) CAMBIO DE SERVICIO EN EJECUCIÓN.**

Se incorpora al Art. 97 del CC, en el antepenúltimo párrafo, como causa adicional de fuerza mayor que implique que el cambio no tenga la consideración de cambio de servicio en ejecución, los conflictos laborales ajenos a Iberia Operadora.

**e) NUEVO SISTEMA DE VACACIONES A PARTIR DEL 2020.**

Se implantará un nuevo sistema para la asignación de vacaciones que aportará mayor visibilidad y certeza al Piloto a la hora de seleccionar sus vacaciones. Durante los meses de septiembre a noviembre del año anterior el Piloto, dependiendo de sus puntos, podrá seleccionar los distintos períodos de vacaciones y días de recuperación en distintas ventanas que mostrarán los cupos disponibles.

**f) INTERRUPCIÓN DE LA SERIE DE SERVICIOS.**

La serie de servicios se interrumpirá con un día libre en la base, dos días de descanso en base, vacaciones, días de recuperación, licencias retribuidas y no retribuidas, gestación, suspensión del contrato por maternidad/paternidad, permiso paternal o riesgo durante la lactancia natural, enfermedad o accidente.

No obstante lo anterior, si el servicio de vuelo anterior genera un descanso superior a dos días de descanso en base, la serie de servicios se interrumpirá cuando se hayan disfrutado todos los días de descanso generados por el vuelo anterior.

**g) DÍAS DE RECUPERACIÓN.**

Los días de recuperación serán considerados a todos los efectos como días de vacaciones.

**h) CAMBIOS EN EL ART. 86.1 EN CORTO Y LARGO RADIO.**

- Corto Radio.
  - Se mantiene el límite de 75 horas.
  - Tendrá un límite máximo de 15 días de ocupación, excepto en el mes de febrero, que se mantiene el límite de 14 días.
  - Se suprime la reducción del 11% de la Prima por Razón de Viaje Garantizada.
- Largo Radio
  - Se aumenta de 67 a 70 el límite de horas de vuelo al mes.
- Ambas flotas.
  - Para los Pilotos mayores de 60 años, se crea un cupo del 15% adicional al cupo general ya existente, con un máximo de 10 plazas por flota y función.

**i) CAMBIOS EN LA REDUCCIÓN DE JORNADA POR GUARDA LEGAL (ART. 86.2)**

- Se establecen dos tipos distintos de solicitud de reducción de actividad por guarda legal:
- GL 1:
  - Si el Piloto deseara disfrutar de esta reducción en cualquier mes del año, deberá solicitarla antes del día 1 de octubre del año anterior a aquel para el que lo solicita.
  - Conllevará un día de trabajo menos en el mes de la reducción respecto a los días de trabajo correspondientes a la opción GL 2. La fecha de disfrute de este día libre adicional o de descanso será programada a discreción de la Compañía en función de sus necesidades.
- GL 2:
  - Si el Piloto deseara acogerse a esta reducción en cualquier mes, excluidos julio, agosto y diciembre, deberá solicitarla 75 días antes del inicio del mes en el que el Piloto disfrute esta reducción.
  - Si el Piloto deseara acogerse a esta reducción en los meses de julio y/o agosto deberá solicitarla antes del 1 de marzo del año en curso. Para la reducción en diciembre, la solicitud deberá presentarse antes del 1 de agosto.
- El cálculo de los días de ocupación se mantendrá conforme a la fórmula establecida en el Art. 86.1 del Convenio Colectivo.
- El bloqueo de los días clasificados como XP en la programación mensual se solicitará antes del día 25 de dos meses anteriores al mes en que el Piloto disfrute esta reducción. Por ejemplo, si la reducción GL1 o GL 2 se produjera en enero del año X, los XP deberán solicitarse antes del 25 de noviembre del año X-1. Si la reducción GL 1 o GL 2 quisiera disfrutarse en agosto del año X, los XP deberán solicitarse antes del 25 de junio de ese mismo año.

**j) NUEVA REDUCCIÓN DE JORNADA. ART. 86.3**

- Se establece una nueva reducción en el IX CC a la que podrán tener acceso todos los Pilotos con una antigüedad técnica mínima de 10 años.
- La Compañía anualmente determinará el número de solicitudes que puede conceder en función de las necesidades de producción previstas para cada año, informando a la Sección Sindical de SEPLA en la Comisión de Programación y Horarios.
- La duración de esta reducción será de 1 año natural.
- La asignación será por antigüedad técnica efectiva en la función, de modo rotatorio como en el Art. 86.1
- Si el Piloto deseara disfrutar de esta reducción deberá solicitarla antes del 1 de octubre del año anterior.
- Los porcentajes disponibles de reducción serán:
  - 12,5%
  - 25%
  - 37,5%
  - 50%
- El cálculo de los días de trabajo será de acuerdo a la fórmula establecida en el Art. 86 del Convenio Colectivo.
- La fecha de disfrute de los días libres adicionales o de descanso que correspondan será programada a discreción de la Compañía en función de sus necesidades.
- Los haberes se reducirán en la proporción correspondiente conforme a lo establecido en el Art. 86.2.
- Las peticiones en el PNP de los Pilotos acogidos a esta reducción se resolverán aplicando los mismos criterios que a los Pilotos acogidos al Art. 86.1.

**h) AMPLIACIÓN VOLUNTARIA DEL LÍMITE DE LA SERIE DE SERVICIOS EN CORTO Y MEDIO RADIO.**

- Se mantiene la estructura de 4 días de servicio seguidos de 2 días, libre y D o 2 D, correspondiente a los límites recogidos en el Art. 92 del Convenio Colectivo.
- No obstante, el Piloto podrá solicitar voluntariamente la posibilidad de realizar series de servicios de 5 días en programación (6 en ejecución), a los que seguirán 3 días sin actividad (al menos la primera debe de ser una D, pudiendo los dos días restantes ser días libres o de descanso). Esta combinación se asignará de acuerdo a las posibilidades productivas de Iberia.

**k) SIMULADORES**

- **24 horas entre simuladores.**

  El tiempo mínimo entre dos sesiones de simulador tendrá que ser de 24 horas.

- **No desprogramar una D para programar un simulador.**

  No se programará un servicio de simulador sobre ninguna D generada por el descanso del servicio de vuelo precedente.

- **No programación de un simulador después de vacaciones.**

  No se programará ninguna sesión de simulador hasta 7 días después del último día de un período de vacaciones y/o recuperación de al menos 7 días de duración.

**l) PNP**

De acuerdo a la Disposición Transitoria Primera del VIII CC, se recoge la existencia del sistema PNP (Proyecto Nueva Programación) en el IX CC.

Se dotará al PNP de un presupuesto propio.

Se incorpora la opción de pujar por un segundo pairing en Corto y Medio Radio.

## 5. BILLETES

**a) REDUCCIÓN EN EL PRECIO DE BILLETES GRATUITOS SIN RESERVA (R2) Y ZONALES SIN RESERVA (Z2)**

A partir del 1 de enero de 2018, la Compañía reducirá un porcentaje del precio a pagar por los billetes gratuitos sin reserva los que da derecho el Convenio Colectivo y por los billetes con descuento sin reserva.

El porcentaje de reducción que soportará la Compañía para los billetes gratuitos sin reserva (R2) será de un 50% para los billetes de Corto y Medio Radio y de un 90% para los billetes de Largo Radio. En el caso de los billetes con descuento sin reserva (Z2), el porcentaje que soportará la Compañía será de un 25%.

**b) EMISIÓN DE BILLETES GRATUITOS SIN RESERVA (R2) EN IBERIA EXPRESS**

A partir de la firma del convenio, en las rutas operadas por Iberia Express será posible emitir billetes gratuitos sin reserva (R2), computándose dentro del límite máximo de billetes gratuitos sin reserva establecido en el convenio.

**c) DEVENGO DEL DERECHO A BILLETES**

El Piloto titular y sus beneficiarios disfrutarán de los billetes recogidos en el Art. 144.1 desde el momento de la contratación en la red nacional o europea, y al cumplir 6 meses desde su ingreso en la Compañía, en la totalidad de la red.

**d) BENEFICIARIOS IB-49 ("TARJETA BLANCA"):**

El Piloto podrá designar los siguientes beneficiarios:

- 2 beneficiarios de libre designación, sin que ninguno de los mismos tenga que cumplir ningún requisito de parentesco.
- hijos (con independencia del número de hijos que tenga).

El Piloto en situación de pasivo podrá tener 2 beneficiarios de libre designación, sin que ninguno de los mismos tenga que cumplir ningún requisito de parentesco.

**e) CONCESIÓN DE BILLETES PARA FAMILIARES IBF-49 ("TARJETA ROSA"):**

Inclusión en el Convenio Colectivo de la concesión de billetes gratuitos sin reserva para familiares IBF-49 en las mismas condiciones que hasta la firma del convenio, salvo lo establecido en los puntos siguientes:

- Posibilidad de incluir como beneficiario en la IBF-49 a familiares de hasta tercer grado.
- De manera adicional a los billetes a los que tenían derecho los beneficiarios de la IBF-49 a la firma del Convenio Colectivo, tendrán derecho a utilizar los billetes recogidos en el Art. 145.8 (cupo TAO).
- Los beneficiarios de la concesión IBF-49 podrán disfrutar de billetes con descuento sin reserva ilimitados (Z2).

**f) FLEXIBILIDAD CAMBIOS BENEFICIARIOS: 6 MESES EN TODOS LOS SUPUESTOS.**

Se podrán realizar cambios de beneficiarios siempre y cuando haya transcurrido al menos 6 meses desde el último cambio de ese beneficiario, surtiendo efectos de manera inmediata.

**g) RESOLUCIÓN LISTA DE ESPERA**

Cuando un pasajero free con billete business sin reserva no sea admitido en clase business por no haber plazas disponibles, éste deberá ser tenido en cuenta en la resolución de la lista de espera de turista, pasando a ocupar el puesto que le corresponda en la misma en función del momento en que haya realizado la facturación.

**h) BILLETES DE ÓBITO EN CASO DE FALLECIMIENTO DEL CÓNYUGE/PAREJA DE HECHO.**

En caso de fallecimiento del cónyuge o pareja de hecho fuera del lugar de residencia del Piloto, se concederá un billete adicional gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza (ID00R1) al aeropuerto de la red de Iberia más próximo al lugar del fallecimiento.

**i) OTROS.**

Se creará una comisión que analice las distintas incidencias ocurridas en materia de billetes.

Adicionalmente, esta comisión analizará otra serie de medidas en materia de billetes que no supongan un coste para la Compañía.

Esta comisión se reunirá con periodicidad trimestral.

## 6. OTROS TEMAS

**a) ADAPTACIÓN DE TRIPULANTES PILOTOS A LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.**

- La Compañía entregará un dispositivo electrónico para facilitar el acceso a los manuales de acuerdo al Art. 13 del Convenio Colectivo.
- Se acordará un protocolo de uso de este dispositivo.

**b) E-LEARNING**

Se constituirá un grupo de trabajo con el fin de desarrollar la formación a través de E-learning y su correspondiente retribución.

**c) CLÁUSULA SOLO PILOT.**

Se incorpora en el Art. 71 del Convenio Colectivo la siguiente cláusula: "En cualquier caso, todo avión de Iberia Operadora será volado al menos por dos Pilotos habilitados en el modelo de avión correspondiente".

**d) UNIFORMIDAD DEL COPILOTO SENIOR.**

Los Pilotos considerados como Senior tendrán un elemento distintivo en su uniformidad.

**e) RESCISIÓN ESPECIAL.**

- No podrán estar en situación de Rescisión Especial más de un 20% de los Pilotos que cumplan los requisitos establecidos. La base sobre la que se calculará el cupo anterior incluirá a aquellos Pilotos actualmente de alta en la Compañía que cumplan con las condiciones reguladas en el Convenio para acogerse a dicha situación, más todos los Pilotos que ya se encuentren acogidos a la Rescisión Especial.

  A los efectos anteriores, no se tendrá en cuenta al Piloto (tanto en activo como en situación de Rescisión Especial) que haya alcanzado 60 años, ni para el cálculo del cupo, ni en el cómputo del número de Pilotos en situación de Rescisión Especial.

- Por encima de este cupo la concesión será de mutuo acuerdo.

**f) NUEVAS MEDIDAS DE CONCILIACIÓN**

- Protección de la lactancia natural:

  Se garantiza la adaptación de la programación de aquellas Pilotos adscritas al Corto y Medio Radio que continúen con la lactancia natural, de modo que se programen servicios de ida y vuelta o series de servicio de 2 días con una actividad fuera de base limitada. Esta garantía se mantendrá hasta los 15 meses del lactante.

- Equiparación del permiso por paternidad al descanso maternal:

  En caso de disfrute de permiso por paternidad, la Compañía complementará la prestación percibida de la Seguridad Social, al igual que en la situación de suspensión del contrato por maternidad.

**g) INCLUSIÓN PAREJA DE HECHO**

La redacción del IX CC se adaptará para equiparar la condición de pareja de hecho a la de cónyuge.

**h) CIRP**

Se acuerda la implantación de un protocolo CIRP (Critical Incident Response Program), pactado entre Iberia y la Sección Sindical de SEPLA en Iberia.

**i) CIMA.**

Iberia sufragará el coste de los reconocimientos médicos realizados en los centros reconocidos previamente por la Compañía.

No obstante lo anterior, Iberia abonará la cantidad de 150€ en caso de que el Piloto elija un centro médico no recogido en la lista del punto anterior. En ese caso, cualquier gasto adicional correrá por cuenta del Piloto.

**j) COMIDAS**

- Se modifica el nombre del Art. 130 del Convenio Colectivo por el nombre de "COMIDAS".
- La Compañía facilitará comida cuando la actividad aérea del Piloto abarque tiempos comprendidos entre las 13:00 y las 16:00 hrs y las 21:00 y las 24:00 hrs locales del lugar donde se inicie la actividad.

**k) TRANSPORTE A CURSOS Y CIMA PARA PILOTOS ACOGIDOS AL SERVICIO DE RECOGIDA.**

- Los tripulantes acogidos al servicio de recogida que tengan que acudir al centro de trabajo de La Muñoza, para realizar un curso o pasar el reconocimiento médico preceptivo, podrán utilizar el servicio de recogida.
- Para los tripulantes acogidos al servicio de recogida que tengan que desplazarse al centro de trabajo de Madrid Ciudad (NEO) para asistir a un curso, la Compañía podrá optar entre facilitarles el servicio de recogida o abonarles una indemnización de 24€.

## 7. ANEXO 10: 7. IBERIA EXPRESS

- Se mantienen las condiciones y límites vigentes a la firma del convenio.
- Se revisará la forma de cálculo del punto 7.5, Compensación, de todos aquellos Pilotos adscritos a la Excedencia Especial Iberia Express.
- Para aquellos tripulantes en situación de Excedencia Especial de Iberia Express, la indemnización compensatoria se regularizará teniendo en consideración las revisiones salariales que se produzcan en Iberia Operadora, así como los cambios de nivel y antigüedad que les hubiera podido corresponder en Iberia Operadora, al igual que cualesquiera otros cambios que hubieran supuesto o supongan un incremento salarial en Iberia Express durante la mencionada situación de Excedencia Especial.
- A aquellos Pilotos en situación de Excedencia Especial Iberia Express durante el año 2017 y por el tiempo que hayan permanecido en I2, se les abonará un pago único por una cantidad igual a la que les habría correspondido en aplicación de la Disposición Transitoria Segunda del VIII Convenio colectivo en caso de haber estado en IBERIA durante ese año.

## 8. ANEXO LEVEL

- Se incorpora al texto del Convenio el Acuerdo Operación LHLC Barcelona de 24 de abril de 2017.
- Se recogerá en el Convenio que si Iberia adopta la decisión de crear o adquirir una nueva filial controlada por Iberia Operadora que posea una Licencia de Operación y AOC nuevos, las operaciones de esta nueva Compañía serán llevadas a cabo por los Pilotos del escalafón de Iberia Operadora. La Sección Sindical de SEPLA en Iberia negociará las condiciones laborales aplicables a los Pilotos de esa nueva Compañía.