

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

- 111** *Resolución de 15 de diciembre de 2009, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el laudo arbitral dictado en el conflicto derivado del no acuerdo a que ha llegado la Comisión Paritaria de seguimiento e interpretación del Convenio colectivo de tripulantes de cabinas de pasajeros de Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.*

Visto el contenido del Laudo Arbitral de fecha 17 de noviembre de 2009 dictado por D. José María Marín Correa en el procedimiento de arbitraje seguido en el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje en el conflicto derivado del no acuerdo a que ha llegado la Comisión Paritaria de seguimiento e interpretación del Convenio colectivo de tripulantes de cabinas de pasajeros de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. publicado en el B.O.E de 7 de marzo de 2009 sobre el alcance o aplicación del artículo 3.7 del II Convenio colectivo de la citada empresa y del que han sido parte, de un lado, los Sindicatos Unión Sindical Obrera (USO) y Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas (SITCPLA) y, de otro, la mencionada empresa Air Europa, y de conformidad con lo establecido en el artículo 91 en relación con el artículo 90, apartados 2 y 3 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, artículo 22.1 del IV Acuerdo sobre solución extrajudicial de conflictos laborales y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.

Esta Dirección General de Trabajo, resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Laudo Arbitral en el correspondiente Registro de este Centro Directivo.

Segundo.—Disponer su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 15 de diciembre de 2009.—El Director General de Trabajo, José Luis Villar Rodríguez.

José María Marín Correa,
Magistrado jubilado de la Sala 4ª del Tribunal Supremo

En la ciudad de Madrid a 17 de noviembre de dos mil nueve, José María Marín Correa, ex Magistrado del Tribunal Supremo actuando como árbitro, en calidad de experto imparcial del SIMA, nombrado por las partes conforme al convenio arbitral por ellas suscrito en fecha once de septiembre de ese mismo año en el marco de las previsiones enunciadas en los artículos 4º y 7 del Acuerdo sobre Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales (ASEC IV) pactado en 13 de Enero de 2009, ha dictado el siguiente

Laudo Arbitral

En el no acuerdo a que ha llegado la Comisión Paritaria de seguimiento e interpretación del convenio colectivo de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de la empresa Air Europa, (desde ahora Comisión Paritaria) recogido en acta de 9 de Junio de 2009, en que las partes interesadas son de un lado los Sindicatos Unión Sindical Obrera (desde ahora USO) y Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas (desde ahora SITCPLA); y de otro la mencionada empresa Air Europa Líneas Aéreas SAU, (desde ahora la empresa), se hacen constar los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.—En fecha 9 de Junio de 2009, la Comisión Paritaria celebró reunión en que no hubo acuerdo sobre el alcance o aplicación del art. 3,7 del II Convenio Colectivo de la

empresa con sus Tripulantes de Cabina de pasajeros (desde ahora TCP), en el concreto sentido de que no se proporciona habilitación a los trabajadores fijos de esa categoría que prestan sus servicios en el aeropuerto de Tenerife para poder volar en el avión AIRBUS A 330, pese a que dicho avión opera en el aludido aeropuerto en los vuelos desde Tenerife a Miami y regreso.

La partes interesadas suscribieron compromiso de aceptación de la decisión arbitral, el día 11 de Septiembre de 2009, solicitando arbitraje en Derecho y designando de común acuerdo Arbitro a quien dicta el presente Laudo.

Una primera convocatoria para comparecencia de las partes y del Arbitro hubo de ser aplazada, de común acuerdo, y tuvo lugar el día 6 de Octubre, con el resultado que consta en el acta oportunamente levantada al efecto, de la que cabe destacar que se concedió a las partes un plazo que concluyó el día 28 de Octubre siguiente para que formularán escrito de alegaciones, si entendían convenía a su derecho.

A lo largo de dicho plazo cada una de las partes presentó escrito de alegaciones, que fue unido a las actuaciones y de los que se dio traslado a los demás interesados, con plazo de cinco días para que, a la vista de los mismos formularán las alegaciones que entendieran convenir a su derecho, si bien se les instaba a que afirmaran o negaran los hechos contenidos en los escritos de referencia.

Concluido dicho plazo el Arbitro tiene por suficientes las diligencias practicadas y tuvo por abierto el plazo para dictar el presente Laudo.

De las documentaciones presentadas por las partes se derivan los siguientes

Hechos probados

Primero.—La empresa, de acuerdo con el Cabildo Insular de Santa Cruz de Tenerife y para promover la comunicación entre las dos ciudades y promocionar el turismo hacia la isla de Tenerife, ha establecido vuelos entre el aeropuerto de Tenerife Norte y la ciudad de Miami, y viceversa.

Segundo.—Dichos vuelos son servidos mediante aeronaves AIRBUS A 330, cuya base radica en Madrid, desde donde parten, aterrizan en Tenerife, realizando un vuelo identificado como AEA 9051 y desde Tenerife vuelan a Miami realizando el vuelo identificado como AEA 095. El regreso se realiza mediante el vuelo Miami-Tenerife AEA 096 y el vuelo Tenerife-Madrid AEA 9052.

Tercero.—Los TPC que atienden los vuelos Tenerife-Miami y viceversa salen en el avión desde Madrid, bajo la modalidad de «vuelo en situación», y desarrollan su actividad profesional en los vuelos referidos.

Cuarto.—Los TPC fijos destinados en el aeropuerto de Tenerife no han sido habilitados para volar en el avión AIRBUS A 330.

A tales hechos deben ser aplicados los siguientes

Fundamentos jurídicos

Primero.—Los hechos probados se deducen de la documentación aportada por el SITCPLA, y, además, han resultado sustancialmente conformes entre las partes litigantes, sin que pueda haberse tenido por probada la afirmación del mencionado Sindicato consistente en que la empresa sí habilita a otros TPC para volar en aviones que tienen su base en otra diferente a la de los TPC de que se trata, porque la documentación que se dice referida al avión EMBRAER, no acredita la base de destino de los trabajadores afectados. Bien claro, si embargo, aparecen en el diagrama de varios vuelos entre Tenerife y Madrid, de los meses de Junio, Julio y Agosto (apartado 4º del parágrafo B) los vuelos en situación desde Madrid a Tenerife, seguidos de los vuelos comerciales entre Tenerife y Miami de los TPC allí referenciados.

Segundo.—Tras haberse sometido a este Arbitraje y comprometido a acatar el Laudo que lo decidiera, la empresa en su escrito inicial de alegaciones y en el que es consecuencia del traslado de los escritos de alegaciones de las otras partes, plantea la revisión de la naturaleza del presente litigio y niega que estemos ante un conflicto colectivo, en sentido

legal; y, en consecuencia, como el artículo 11 del Convenio Colectivo de aplicación (Resolución de 9 de Enero y BOE de 7 de Marzo de 2009), remite a tal solución únicamente cuando se trata de un conflicto colectivo resultaría que, de no tener esa naturaleza el presente conflicto, sería inadecuado el cauce establecido, e incompetente, por razón de la función, el Arbitro que lo resuelve. Debe partirse de que en efecto, el invocado precepto del Convenio aplicable dispone que: «En el supuesto de que no se alcance acuerdo en la comisión y se trate de un conflicto individual o plural quedará expedita la vía jurisdiccional y si se trata de un conflicto colectivo, las partes convienen someterse a un procedimiento de arbitraje ante el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje (SIMA)». Y cabe añadir que no se ha solicitado el informe de dicha Comisión a que también se refiere el precepto, porque no es necesario cuando ha habido desacuerdo.

Tercero.—Con arreglo a la letra y a la interpretación judicial que ha merecido el art. 151 de la LPL, hay que afirmar que este litigio es un conflicto colectivo. Se trata de interpretar un precepto de un convenio colectivo, dentro de su ámbito de aplicación; sobre dicha aplicación es censurada una práctica de empresa; y esa práctica afecta a un grupo homogéneo de trabajadores, los TPC fijos destinados en el aeropuerto de Tenerife (debe singularizarse Tenerife Norte), con un interés común e igual para cada uno de ellos: el ser habilitado para volar en el avión AIRBUS A 330. Para reforzar aún más el criterio expuesto, basta razonar sobre la eficacia temporal de la decisión que recaiga, en el sentido de que quien en este momento no estuviera dentro del colectivo afectado, pero llegara a estarlo dentro de la vigencia temporal del Convenio Colectivo aplicado, quedaría sometido al Laudo que resuelva el conflicto, por la sencilla circunstancia de incorporarse al conjunto de TCP fijos de la empresa demandada, con destino en el aeropuerto de Tenerife.

Cuarto.—El nudo de la controversia litigiosa puede concretarse en el concepto «operar un avión», en referencia a una aeronave de una compañía comercial. Para la empresa, un avión sólo «opera» en la base donde radica y desde la que parte a efectuar los vuelos que tenga asignados. En este sentido, y según esta alegación, el avión AIRBUS A 330 de la empresa demandada, como tiene su base en Madrid, únicamente puede afirmarse que «opera» en Madrid, y, al no operar en Tenerife, no origina el supuesto contemplado en el art. 3.7 del Convenio Colectivo, cuya aplicación instan los demandantes.

Por el contrario, los Sindicatos demandantes entienden que un avión «opera» en todas y cada una de las bases aéreas hasta las que, o desde las que, realiza vuelos comerciales, y siendo así que el aludido avión AIRBUS A 330, llega a Tenerife desde un vuelo de Madrid, sale desde Tenerife para un vuelo a Miami, y realiza los dos vuelos de regreso, Miami-Tenerife y Tenerife-Madrid, «opera» en el aeropuerto de Tenerife, base de destino del colectivo de TPC para los que se reclama el derecho litigado.

Quinto.—El aludido concepto no tiene un significado literal en la redacción del Convenio Colectivo, que pudiera ofrecer su interpretación «auténtica». Lo que sí se observa a lo largo de esa redacción es que «base» cuando se refiere a un TPC es el aeropuerto de su destino, como de manera terminante se lee en el art. 5.1.1.1 «Base operativa: Lugar donde un TCP se encuentra en régimen de permanencia, en las situaciones de destacamento, residencia o destino».

Este concepto aparece utilizado con ese mismo significado al regular las licencias, en el art. 4.5, del que pueden entresacarse las siguientes expresiones: «Dos días naturales por enfermedad grave o fallecimiento del cónyuge o pareja, hijos, padres y hermanos, abuelos y nietos, incluido el parentesco político. En caso de que el enfermo residiera fuera de la base operativa del TCP, esta licencia se podrá ampliar a cinco días naturales.

b) Dos días naturales por nacimiento de hijo. El tiempo señalado podrá ampliarse a cuatro días naturales, cuando el nacimiento se produjese en lugar distinto a la base operativa del TCP.

c) Un día natural, ampliable a dos cuando se produjese en lugar distinto a la base operativa, para asistir al funeral por familiares relacionados en el punto a).

Análogas conclusiones se deducen al leer el régimen disciplinario, el de traslados, etc.

Sexto.—El mismo silencio directo guarda el Convenio en relación con los aviones; pero hay expresiones que vienen a unir la expresión «operación» con la expresión «vuelo», y

así en el art. 2.7, puede leerse: «Con objeto de que las operaciones de vuelo de la empresa se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los TCP se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen».

También hay un nexo entre el concepto «operación» y el concepto vuelo en el art. 5.2.2 cuando anuda «Actividad aérea» no ya con el «vuelo», sino con algo que pudiera entenderse más limitado como es el «trayecto»: «El tiempo computado desde la presentación y firma del TCP en el aeropuerto para realizar un servicio, como mínimo 45 minutos antes de la hora programada, hasta 30 minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completado el último trayecto».

Séptimo.—De los dos textos legales más directamente vinculados con la cuestión litigiosa, el más antiguo, a saber la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, nos ofrece una alusión al vocablo «operación», que es la contenida en su art. 148 en el que se lee: «Las operaciones de partida y llegada de las aeronaves no podrán efectuarse más que en aeropuertos y aeródromos oficialmente autorizados».

Octavo.—En el más moderno de estos texto legales, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, pueden encontrarse las siguientes utilizaciones de conceptos vinculados con el de «operar», en relación con la navegación aérea: En el art. 45 se define como infracción leve: «La utilización por las compañías aéreas o por las empresas de trabajos aéreos de aeronaves operadas por otras compañías o empresas o la cesión a éstas de aeronaves propias, sin previa comunicación, cuando sea preceptiva, a los órganos administrativos competentes.». Como infracción grave se tipifica: «La utilización por compañías aéreas, o por empresas de trabajos aéreos, de aeronaves operadas por otras compañías o empresas o la cesión a éstas de aeronaves propias, sin autorización de los órganos administrativos competentes cuando sea preceptiva o contraviniendo las condiciones establecidas en la autorización». Y más adelante: «El incumplimiento por parte de las compañías aéreas del deber de someter a la autoridad aeronáutica la suspensión de sus operaciones y de informar, con la antelación debida, del retraso en el inicio de las mismas». En el art. 47 se tipifica como infracción grave: «El incumplimiento de las restricciones temporales para las operaciones de aterrizaje o despegue o de las restricciones para la operación de aeronaves por su categoría acústica o nivel de ruido establecidas». Y el art. 49 utiliza la expresión: «Toda operación de vuelo en la que concurra cualquiera de las siguientes circunstancias:», expresión esta de «operación de vuelo» utilizada en la tipificación de otras faltas. El art. 59 al establecer criterios para la graduación de las sanciones, hace una referencia expresa en el apartado d) a: «La comisión de la infracción durante la operación de vuelo.» Y, para concluir esta larga serie de citas literales, puede recogerse que el art. 8 nos habla de «... las restricciones a la operación de aeronaves con base en la categoría acústica o niveles de ruido de las mismas».

Noveno.—La conclusión del intérprete no puede ser otra sino que la pretendida vinculación exclusiva del concepto «operar» referido a una aeronave con el aeropuerto donde tiene su base, es una limitación carente de apoyo en el Convenio Colectivo y en la legislación que rige su nuestra navegación aérea; mientras que, por el contrario, entender que una aeronave «opera» en todos los aeropuertos donde normalmente inicia o concluye vuelos comerciales, es un concepto amparado por esa misma legislación.

Décimo.—La consecuencia es la declaración del derecho que es reclamado mediante este procedimiento arbitral, en cuanto lo es para los TPC fijos con destino en el aeropuerto de Tenerife. Y ello porque los aviones AIRBUS A 330 de la empresa, que realizan los vuelos Madrid-Tenerife, Tenerife-Miami y viceversa, «operan» en el aeropuerto de Tenerife, en el sentido contemplado por el art. 3.7 del Convenio Colectivo de aplicación. No cabe extender más esta declaración, como pretende el suplico del Sindicato USO, porque solo se han practicado pruebas y alegaciones en relación con el mencionado aeropuerto y los vuelos concretos de que se trata. Derecho predicable igualmente de los TPC que hayan alcanzado la categoría de Sobrecargo, por la vinculación originaria entre las dos categorías y la condición de ser también TPC, a tenor del art. 3.1 del Convenio Colectivo, cuando dispone que: «El TCP podrá ser destinado por la empresa a realizar, aparte de su cometido profesional, funciones de coordinación y supervisión de los trabajos asignados a la

tripulación de cabina y ser el enlace entre ésta y la tripulación técnica. Dicha función recibirá el nombre de sobrecargo».

Undécimo.—En cuanto a una pretendida carencia de interés por parte de los trabajadores afectados, también aludida por la empresa, hay que razonar que el interés en obtener la habilitación litigada es claro, si se atiende a la letra del art. 5.5.1 del Convenio Colectivo, en que se previene que la empresa regule trimestralmente sus programaciones, de modo que «las horas, tanto de actividad como de vuelo, las imaginarias, días libres, días libres en fin de semana (en igualdad de condiciones por idiomas) y días fuera de base vayan distribuyéndose de forma racional y equitativa entre todos los TCP de una misma base y función». Esta participación en los vuelos Tenerife-Miami y viceversa, está negada a los trabajadores interesados en el presente conflicto colectivo, al no proporcionárseles la habilitación para volar en el avión que realiza tales vuelos.

Duodécimo.—La empresa ha hecho mención a las consecuencias de una pretendida temporalidad de esos vuelos, deducible del hecho probado primero, es decir de que los vuelos contemplados responden a un acuerdo administrativo que, por su propia naturaleza ha de reputarse temporal y no indefinido. La suspensión o cancelación de tal acuerdo y de los vuelos con él vinculados tendrá, en su caso, la consecuencia de que entonces falte el fundamento del derecho reclamado; pero en la realidad actual a enjuiciar, esa cuestión es un mero «futurible», que en nada afecta a la resolución a adoptar.

Decimotercero.—Conviene reiterar, como ya se expuso en la primera comparecencia de las partes, y éstas aceptaron, que de acuerdo con la circular operativa 10-90 de la Dirección General de Aviación Civil: «La obtención del Certificado de Tripulante de Cabina de Pasajeros, su renovación periódica, la habilitación correspondiente a la/s aeronaves/s en que puedan prestar servicio a bordo, así como el mantenimiento de la competencia de los titulares de los: mismos, exigen unos procesos de entrenamiento establecidos en la Normativa vigente en la materia y acorde con el Anexo 6 (Parte I) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuya certificación se precisa efectuar de acuerdo con un procedimiento normalizado», por lo que el derecho de los trabajadores en relación con la empresa se concreta en que ésta consistirá en procurar la habilitación para volar en los aviones AIRBUS A 330, a cargo de la propia empresa.

Decimocuarto.—Contra este laudo cabe el recurso de anulación a que se refiere el art. 22.3 del ASEC IV, en los términos y requisitos de Ley, lo que se advertirá las partes.

Atendidos los preceptos legales mencionados y los que pudieran resultar de general aplicación, y acogiendo la instancia de los Sindicatos actuantes, mediante este Laudo

Decido

Que acogiendo la pretensión del Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas y parcialmente la del Sindicato Unión Sindical Obrera, y en interpretación del art. 3.7 del II Convenio Colectivo debo declarar y declaro el derecho de los Tripulantes de Cabina de la Compañía Air Europa, fijos con base en Tenerife a obtener la habilitación para volar en el Avión AIRBUS A-330, en tanto concluya e inicie vuelos comerciales en ese aeropuerto, siendo de cargo de la empresa facilitar las mismas y sin que la carencia de tales Habilitaciones suponga una restricción en ningún caso. Y omito la declaración de más amplios derechos solicitada por el Sindicato Unión Sindical Obrera.

Notifíquese a las partes y comuníquese a la Autoridad Laboral que acordó la publicación en el BOE del Convenio de que se trata, a los efectos legales procedentes.

Se advierte a las partes que contra este Laudo cabe el recurso de anulación a que se refiere el art. 22.3 del ASEC IV, en el plazo de treinta días, a actuar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, mediante escrito con intervención de Letrado, y por los motivos enunciados en el mencionado art. 22.3 del ASEC IV, a saber porque el árbitro se haya excedido de su competencia resolviendo cuestiones ajenas al compromiso arbitral, o porque haya vulnerado notoriamente los principios que han de animar el procedimiento arbitral, o porque haya rebasado el plazo para dictar resolución, o porque el Laudo contradiga normas constitucionales o legales.

Así por este Laudo lo pronuncio, mando y firmo.