

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

10323 *Resolución de 20 de mayo de 2011, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el laudo arbitral sobre la interpretación de los apartados 2.2 y 12 del artículo 5 del II Convenio colectivo de tripulantes de cabinas de pasajeros de Air Europa Líneas Aéreas, SAU.*

Visto el contenido del laudo arbitral de fecha 28 de abril de 2011, dictado por D. José María Marín Correa en el procedimiento de arbitraje seguido en el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje sobre la interpretación de los apartados 2.2 y 12 del artículo 5 del II Convenio Colectivo de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U. (Código n.º 90100102032011) y del que han sido partes, de un lado, los Sindicatos Unión Sindical Obrera (USO), y el Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas (SITCPLA) y, de otro, la empresa Air Europa, S.A.U., 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 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo.

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero. Ordenar la inscripción del citado Laudo Arbitral en el correspondiente Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo.

Segundo. Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 20 de mayo de 2011.—El Director General de Trabajo, Raúl Riesco Roche.

LAUDO ARBITRAL SOBRE LA INTERPRETACIÓN DE LOS APARTADOS 2.2 Y 12 DEL ARTÍCULO 5 DEL II CONVENIO COLECTIVO DE TRIPULANTES DE CABINAS DE PASAJEROS DE AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, SAU

En la ciudad de Madrid, y en la sede del SIMA, a veintiocho de abril de dos mil once, José María Marín Correa, ex Magistrado del Tribunal Supremo actuando como árbitro, en calidad de experto imparcial del SIMA, en el expediente A/002/2011/I, nombrado por las partes conforme al convenio arbitral por ellas suscrito en fecha catorce de marzo de este mismo año, en el marco de las previsiones enunciadas en los artículos 4 y 7 del Acuerdo sobre Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales (ASEC IV) pactado en 10 de febrero de 2009, ha dictado el siguiente

LAUDO ARBITRAL

En el no acuerdo a que han llegado las partes interesadas que 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 empresa Air Europa Líneas Aéreas SAU, (desde ahora la empresa), sobre la interpretación del artículo 5 núm. 2.2 y núm. 12 del II Convenio Colectivo de Tripulantes de cabina de Pasajeros de Air Europa S.A.U., publicado por Resolución de 7 de enero de 2009, en el «BOE» del día 7 de marzo del mismo año, se hacen constar los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.—Los dos Sindicatos accionantes instan que sean declarados como actividad aérea los treinta minutos posteriores a haberse inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último trayecto, y que la actividad de «transporte terrestre» para posicionar al tripulante en su base debe programarse una vez agotados los treinta minutos posteriores al vuelo, y no subsumir éstos, que son actividad aérea, como «transporte terrestre», todo ello en virtud de lo establecido en el artículo 5, núm. 2.2, y núm. 12 del Convenio Colectivo de aplicación.

Segundo.—Las partes interesadas suscribieron compromiso de aceptación de la decisión arbitral, el día veintisiete de Enero de 2011, solicitando arbitraje en Derecho y designando de común acuerdo Arbitro a quien dicta el presente Laudo.

Tercero.—Una comparecencia de las partes ante el Arbitro tuvo lugar el día 31 de Marzo de 2011 a las 10 horas y 30 minutos, con el resultado que consta en el acta oportunamente levantada al efecto, de la que cabe destacar que «la empresa manifiesta que quiere dejar constancia de que no se pide el enjuiciamiento de la situación actual de la actividad, sino la interpretación del precepto cuestionado y que es objeto de la controversia, a lo que todas las representaciones muestran su conformidad», y que se concedió a la empresa plazo para formular sus alegaciones, de las que ha sido dado traslado a los Sindicatos quienes, a su vez, han formulado contra alegaciones, lo que ha concluido el día 20 del presente mes.

Cuarto.—Practicadas dichas diligencias, el Árbitro las tuvo por suficientes y asimismo tuvo por abierto el plazo para dictar el presente Laudo.

De las diligencias practicadas se derivan los siguientes

Hechos probados

Primero.—Dentro de la actividad propia de la empresa hay determinados vuelos en que los TPC.s tienen que ser trasladados desde un aeropuerto a otro, en concreto desde el de Tenerife Norte al de Tenerife Sur; y desde el de Vigo al de Santiago de Compostela, y el tiempo dedicado a estos traslados es computado por la empresa como transporte terrestre, desde la finalización del vuelo respectivo, en lugar de ser iniciado tal cómputo una vez consumidos treinta minutos después de calzados.

Segundo.—La empresa viene computando como actividad terrestre todo el tiempo que se dedica al traslado de los TPC.s desde la base aérea hasta su alojamiento, sin descontar los primeros sesenta minutos dedicados a ese traslado.

A tales hechos deben ser aplicados los siguientes

Fundamentos jurídicos

Primero.—Los hechos probados se deducen de la exposición efectuada en los respectivos escritos de alegaciones finales presentados por la Empresa y por cada uno de los dos Sindicatos accionantes; y se tiene en cuenta que la empresa no ha negado el hecho fundamental de la reclamación de los Sindicatos (hecho probado primero), ni los Sindicatos han negado la veracidad del hecho probado segundo, que la empresa hace constar en su escrito de alegaciones.

Segundo.—Con arreglo a la letra y a la interpretación judicial que ha merecido el artículo 151 de la LPL, hay que afirmar que este litigio es un conflicto colectivo, porque afecta a un grupo homogéneo de trabajadores compuesto por los tripulantes de cabina de pasajeros al servicio de la compañía Air Europa, y que aquí instan una calificación jurídica concreta para determinados periodos de sus tiempos a disposición de la empresa, invocando en apoyo de su pretensión un precepto pactado preexistente, como es el artículo 5 del Convenio Colectivo en vigor. Frente a esta pretensión la empresa opone otra interpretación de la expresión «después de calzados», y también un uso o conducta propia que entiende resulta más favorable a los trabajadores que la aplicación instada del precepto invocado.

Tercero.—Todo Convenio Colectivo laboral está sujeto a la ley y al principio de norma más beneficiosa como moderador del de jerarquía de normas, que rige nuestro ordenamiento jurídico desde el artículo 9.3 de la Constitución, reflejado en los artículos 3 y 85 del estatuto de los Trabajadores. En este sentido será bueno recordar que el artículo 14 del RD 1561/1995 de 21 de Septiembre, y en concreto el apartado c) del núm. 2 de su artículo 14, define como «Tiempo de vuelo» «el tiempo total transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el lugar donde estaba estacionada con el propósito de despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo en el lugar de estacionamiento y para todos los motores». Con esta definición coincide la que consta en el artículo 5.6 del Convenio Colectivo, y ello evidencia que no guarda relación directa con lo aquí debatido, en que lo litigado es «tiempo de actividad aérea», no equivalente de manera exacta con el «tiempo de vuelo».

Cuarto.—Entiende el Arbitro que el Convenio Colectivo enuncia o define como «actividad aérea» y lo hace a efectos de retribuciones, un concepto más amplio que el de «tiempo de vuelo», puesto que el artículo 5 del Convenio ha incluido en esa actividad, aparte del que transcurre desde la presentación y firma del TCP en el aeropuerto para realizar un servicio, otros treinta minutos más «después de calzados», siquiera tales treinta minutos no sean computables a efectos del límite de actividad; pero sí lo son a efectos de retribuciones. Esta medida del convenio colectivo responde igualmente a la previsión del artículo 8 del mencionado Real Decreto, en cuanto que califica como tiempo de trabajo efectivo aquel durante el que el trabajador está a disposición del empresario y ejerciendo su actividad, y después encomienda a la negociación colectiva concretar los conceptos computables como tiempo de presencia, distintos del tiempo de actividad en sentido estricto.

Quinto.—Siendo ello así, no cabe duda de la razonabilidad y justeza de la pretensión actuada por los Sindicatos actuantes, que debe ser asumida por este Laudo, con la declaración solicitada; y ello pese a que la empresa opondrá la alegación de que la previsión del convenio está referida al avión y no a los TPC.s. Parece apuntar que sólo cuando sea el último trayecto del avión, y no el fin del viaje en servicio del TPC, se computarían los treinta minutos después de calzados, y como aquí no se ha alegado ni acreditado que coincidan esos dos finales, la pretensión carece de sustento en el precepto del Convenio Colectivo. Este alegato no puede ser asumido, sin más que razonar que el Convenio Colectivo no está regulando, mediante el precepto interpretado, tiempos de «vida» de una aeronave, sino tiempos en que determinados trabajadores están a disposición de su empresa, en virtud del contrato de trabajo, que es la situación contemplada en el párrafo segundo inmediatamente antes núm. 3 del arriba citado artículo 14 del RD 1561 de 1995. Para alcanzar esta convicción, basta con la interpretación sistemática del precepto del Convenio Colectivo, que se refiere a los treinta minutos litigados juntamente con tiempos anteriores al vuelo, o sean el periodo iniciado con la presentación y firma del TPC, sin atender al dedicado a la preparación del avión.

Sexto.—También alega la empresa que en la práctica el sistema que viene aplicando (y que se refleja en el hecho probado segundo) consiste en obviar el período de 30 minutos después de calzados y considerar como actividad también los primeros 60 minutos de transporte terrestre, que no deberían serlo, a tenor del párrafo tercero del tan aludido artículo 5.2.2. del Convenio Colectivo, con lo que, en su sentir, el TCP obtiene un beneficio superior al prevenido en el texto convencional, en tanto se le computan dichos 60 minutos como actividad, con efectos económicos del artículo 6.2.2 y de descanso del artículo 5.8. No pueden ser homologados dos periodos de disponibilidad del trabajador para con su empresa, tan distintos como son, de un lado el que el Convenio califica de «actividad aérea», y, de otro, el que la empresa califica como actividad terrestre, sin deducción de los primeros sesenta minutos, con indudable mejora de la previsión del Convenio Colectivo. Si a la pretensión aquí actuada se añadiera la conducta de la empresa, resultaría, como se dice en el escrito de alegaciones de Air Europa, que un mismo tiempo (los treinta minutos desde la puesta de calzados), se computaría en un doble sentido, como actividad aérea por aplicación del Convenio Colectivo, y como actividad terrestre por decisión de la empresa. Por eso es obligado, y también lo instan así los Sindicatos accionantes, deslindar y extraer del cómputo como actividad terrestre el periodo aquí litigado.

Séptimo.—Todo lo razonado conduce a la estimación de la pretensión ejercitada en este procedimiento de Arbitraje con la declaración de que el tiempo de treinta minutos después de calzos de un Tripulante de Cabina de Pasajeros de la empresa es actividad aérea, en los términos del artículo 5.2.2 del Convenio Colectivo de empresa y TPC.s vigente, sin que deba ser integrado simultáneamente en otro concepto a efectos de la jornada laboral.

Octavo.—Por expresa decisión de las partes, la función encomendada al Árbitro en este procedimiento concluye aquí, pues como se lee en el Acta de la comparecencia celebrada el día 31 del pasado marzo «la empresa manifiesta que quiere dejar constancia de que no se pide el enjuiciamiento de la situación actual de la actividad, sino la interpretación del precepto cuestionado y que es objeto de la controversia, a lo que todas las representaciones muestran su conformidad.»

En virtud de lo expuesto, y resolviendo el arbitraje planteado, decido:

Que estimando la pretensión del Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas y del Sindicato Unión Sindical Obrera, declaro, en interpretación del artículo 5.2.2, y 5.12 del Convenio Colectivo vigente, que el tiempo de treinta minutos después de calzos de un Tripulante de Cabina de Pasajeros de la empresa es actividad aérea, en los términos del propio artículo 5.5.2 del Convenio, y, en consecuencia, dichos treinta minutos no deben integrados simultáneamente en otro concepto a efectos de la jornada laboral.

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 artículo 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 artículo 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.