

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

**11993** *Resolución de 6 de julio de 2022, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica la Sentencia de la Audiencia Nacional, relativa al IV Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas, SAU, y los tripulantes técnicos de vuelo.*

Visto el fallo de la Sentencia núm. 97/2022, de fecha 21 de junio de 2022, dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el procedimiento núm. 119/2022 sobre impugnación de Convenios, seguido por la demanda de don Óscar Zurdo Pombo, don Francisco Paz García, don Manuel López Martínez-Picabia, don Luis Fernández Plaza y don David Samprón Álvarez contra la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU y las secciones sindicales de SEPLA y de UPPA en dicha empresa, con la participación del Ministerio Fiscal, así como el Auto de aclaración de esa misma Sala, de 28 de junio de 2022, por el que se acuerda aclarar el error material padecido en la referida sentencia,

Y teniendo en consideración los siguientes:

#### Antecedentes de hecho

Primero.

En el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de octubre de 2017 se publicó la resolución de la entonces Dirección General de Empleo, de 10 de octubre de 2017, en la que se ordena inscribir en el correspondiente Registro de convenios colectivos y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de ese Centro Directivo y publicar en el «Boletín Oficial del Estado», el IV Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU y los Tripulantes Técnicos de Vuelo (Código de convenio número: 90009430011995).

Segundo.

En el «Boletín Oficial del Estado» de 14 de octubre de 2021 se publicó la resolución de la Dirección General de Trabajo, de 30 de septiembre de 2021, en la que se ordena inscribir en el correspondiente Registro de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo, el acuerdo de modificación, de 5 de diciembre de 2019, de diversos artículos, disposiciones y anexos (entre ellos, el anexo IX) del citado IV Convenio colectivo.

Tercero.

El día 22 de junio de 2022, ha tenido entrada en la Oficina de Asistencia en Materia de Registros del Departamento la sentencia antecitada de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, en cuyo fallo, corregido mediante auto de aclaración de 28 de junio de 2022, se acuerda estimar parcialmente la demanda formulada y declarar la nulidad por lesividad de las previsiones del punto 11 del Anexo IX del IV Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU y los Tripulantes Técnicos de Vuelo atinentes a la preferencia de los copilotos de Air Europa al acceso a las plazas vacantes que se produzcan para la suelta de comandantes en AEA Express cada vez que haya una vacante de comandante, frente a los solicitantes de Aeronova o cualquier otro candidato.

### Fundamentos de Derecho

Primero y único.

De conformidad con lo establecido en el artículo 166.3 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social, cuando la sentencia sea anulatoria, en todo o en parte, del Convenio Colectivo impugnado y éste hubiera sido publicado, también se publicará en el Boletín Oficial en que aquél se hubiere insertado.

En consecuencia, esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción de dicha Sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 21 de junio de 2022, recaída en el procedimiento número 119/2022 sobre impugnación de Convenios, así como la del Auto de aclaración emitido por esa misma Sala, de 28 de junio de 2022, por el que se acuerda corregir el error material padecido en la mencionada sentencia, ambos relativos al IV Convenio colectivo de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU y los Tripulantes Técnicos de Vuelo, en el correspondiente Registro de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad con funcionamiento a través de medios electrónicos de este centro directivo.

Segundo.

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

Madrid, 6 de julio de 2022.–La Directora General de Trabajo, Verónica Martínez Barbero.

### AUDIENCIA NACIONAL

#### Sala de lo Social

*Letrada de la Administración de Justicia D.ª Marta Jaureguizar Serrano*

Sentencia n.º 97/2022

Fecha de Juicio: 14/6/2022.

Fecha Sentencia: 21/6/2022.

Fecha Auto Aclaración:

Tipo y núm. Procedimiento: Impugnación de Convenios 0000119/2022.

Ponente: D.ª Ana Sancho Aranzasti.

Demandante/s: Óscar Zurdo Pombo, Francisco Paz García, Manuel López Martínez-Picabia, Luis Fernández Plaza, David Samprón Álvarez, Antonio Contreras Herranz.

Demandado/s: Air Europa, Sección Sindical de UPPA en Air Europa, Aeronova, SEPLA, Sección SEPLA en Air Europa, Sindicato UPPA, Ministerio Fiscal.

Resolución de la Sentencia: Estimatoria parcial.

Breve Resumen de la Sentencia: Se recurre por el comité de empresa del centro de trabajo de Madrid de la empresa Aeronova el IV CC de Air Europa SAU y sus tripulantes de vuelo, en concreto el punto 11 del anexo IX que regula la externalización de vuelos de Air Europa a Aeronova. La Sala estima la falta de legitimación activa del demandante que acciona en nombre del comité de empresa, pues la decisión de impugnación no se ha realizado por la mayoría de los miembros del comité. Rechaza la falta de legitimación activa de los pilotos personas físicas demandantes, al ser terceros perjudicados por el convenio. Y en cuanto al fondo, declara nula la cláusula atinente a la preferencia de copilotos de Air Europa para la suelta de pilotos en Aeronova, por afectar las

negociaciones en el seno de la primera empresa a los derechos de promoción de trabajadores no incluidos en el ámbito de aplicación del convenio. Se rechaza la posibilidad de una discriminación en materia salarial, siendo ajustado a derecho el mantenimiento de las condiciones salariales ya reconocidas a los trabajadores previamente en Air Europa a su paso a Aeronova y abonar aquella empresa, indemnizaciones adicionales para reparar los perjuicios que dicha situación pudiera producir.

## Sentencia 97/2022

Ilmo. Sr. Presidente: D. Jose Pablo Aramendi Sánchez.

Ilmos/As. Sres./Sras. Magistrados/As:

D. Ramón Gallo Llanos.

D.<sup>a</sup> Ana Sancho Aranzasti.

En Madrid, a veintiuno de junio de dos mil veintidós.

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional compuesta por los Sres./as. Magistrados/as citados al margen y

## EN NOMBRE DEL REY

Han dictado la siguiente

## SENTENCIA

En el procedimiento Impugnación de Convenios 0000119/2022 seguido por demanda de D. Óscar Zurdo Pombo, D. Francisco Paz García, D. Manuel López Martínez-Picabia, D. Luis Fernández Plaza, D. David Samprón Álvarez y D. Antonio Contreras Herranz (letrado D. Francisco Javier García Gutiérrez) contra Air Europa (letrado D. Alejandro Cobos Sánchez), Sección Sindical de UPPA en Air Europa (letrado D. Roberto Domingo Gómez), SEPLA (letrado D. Antonio Bartolomé Martín), Sección SEPLA en Air Europa (letrado D. Antonio Bartolomé Martín), Sindicato UPPA (letrado D. Roberto Domingo Gómez), Aeronova (letrado D. Alejandro Cobos Sánchez), con citación del Ministerio Fiscal, sobre Impug.Convenios. Ha sido Ponente la Ilma. Sra. Dña. Ana Sancho Aranzasti.

## Antecedentes de hecho

Primero.

El 1 de abril de 2022 fue interpuesta demanda en materia de impugnación de convenio colectivo por lesividad por don Óscar Zumbo Pombo, actuando en nombre del Comité de empresa del centro de trabajo de Madrid de Aeronova S.L.U (en adelante Aeronova), y por don Antonio Contreras Herranz, don Manuel López Martínez, don Luis Fernández Plaza, don Francisco Paz García, y don David Samprón Álvarez, todos ellos pilotos de la citada empresas, frente a Air Europa Líneas Aéreas S.A.U (en adelante Air Europa), Sepla y Sección Sindical de Sepla en Air Europa y UPPA, sección sindical de UPPA en Air Europa, que fue aclarada por nuevo escrito presentado el 7 de abril de 2022 en el que se codemandada al Ministerio Fiscal, con base en los hechos y fundamentos de derecho que en el mismo se exponían, suplicaba se dictase sentencia estimatoria por la que se declaren nulas por no conforme a Derecho en relación a los Convenios colectivos de Air Europa de fecha 9 de mayo de 2017 y 5 de diciembre de 2019

(aprobación y modificación del IV Convenio Colectivo de Air Europa y los tripulantes técnicos de vuelo ) en su punto 11 del anexo IX:

– Las previsiones de cobertura preferente de vacantes para suelta de comandantes surgidas en Aeronova respecto a los candidatos copilotos procedentes de Air Europa en relación a los pilotos de Aeronova (acceso preferente).

– La previsión de regulación salarial preferencial para dichos pilotos a cobrar tras su reincorporación a Aeronova –bien cobrando las retribuciones de comandante en AEA, o bien cobrando las de comandante en AEX pero pasando directamente al Nivel 2 sin los 3 años de permanencia que se exigen al resto de comandantes e incluso retribución superior si fuera la que cobraban como copilotos en el ámbito de la AEA previa a la incorporación en AEX.

– Y respecto al distinto trato en cuanto al cobro de la indemnización anual prevista sólo en favor de los ingresos de pilotos de AEA a AEX que no tengan las retribuciones de comandantes de AEA.

Segundo.

Admitida a trámite la demanda por Decreto de 21 de abril de 2022, las partes fueron citadas a los actos de conciliación y juicio, el día 14 de junio de 2022. Llegado dicho día, comparecieron ambas partes, y no alcanzándose acuerdo en la conciliación, tuvo lugar la celebración del juicio.

La parte actora se ratificó en su escrito de demanda, afirmando la existencia de una discriminación en el ámbito de promoción y salario respecto a los pilotos de Aeronova, existiendo una doble escala salarial que no está justificada. Se desiste de Globalia.

Por parte de SEPLA se opuso: la falta de legitimación activa tanto del Sr. Zurdo, al no actuar en nombre del comité de empresa de Aeronova, pues el acuerdo de impugnación está firmado sólo por parte de dicho comité. Y en cuanto a las personas físicas que comparecen como demandantes, reitera también su falta de legitimación, pues a su juicio, la legitimación sólo se otorgaría a los sujetos de carácter colectivo.

En cuanto al fondo, solicitó la desestimación de la demanda, pues los acuerdos impugnados que se trasladaron al Anexo IX, punto 11, de los convenios colectivos buscaron regular la externalización de vuelos de Air Europa a Aeronova, haciendo frente a los problemas que ellos suponía. Que los pilotos, una vez que pasan a Aeronova, tienen que solicitar una excedencia especial en Air Europa y que el complemento de salario que perciben, se paga por Air Europa, no por Aeronova. Añade que el acuerdo laboral de Aeronova traslada a su contenido el acuerdo de 2017 y fue firmado por todas las partes, de manera que no existe un daño ni discriminación alguna, tampoco en materia salarial.

El sindicato UPPA se adhirió a las manifestaciones de SEPLA reiterando la falta de legitimación activa de los actores, insistió en que cuando Aeronova se compró solo se hizo con licencia, ni disponiendo de aviones y que por ello, la transferencia de flota desde Air Europa hizo necesario paliar los problemas de promoción de los pilotos de esta última compañía. Que los representantes de Aeronova, ratificaron los acuerdos firmados por SEPLA y UPPA y que por ello, debía desestimarse la demanda.

Por la empresa Air Europa y Aeronova se argumentó que la negociación del anexo fue ajustado a la legalidad, cumpliendo la empresa con el mismo, oponiéndose a la demanda en coherencia con lo pactado. Adujo igualmente la falta de legitimación pasiva de Aeronova, que fue aceptada por el letrado de la parte actora.

Recibido el pleito a prueba, las partes propusieron aquella que consideraron pertinente, practicándose con el resultado que obra en el correspondiente soporte videográfico, emitiendo seguidamente sus conclusiones.

El Ministerio Fiscal solicitó la estimación de la demanda, al partir de dos empresas distintas, pertenecientes al mismo grupo mercantil, con regulación diferenciada (convenio colectivo y acuerdo extraestatutario). Afirmó la legitimación activa de los demandantes y

argumentó que el contenido del convenio colectivo afecta a los pilotos de Aeronova, siendo postergados dentro de la compañía frente a los trabajadores de Air Europa.

Tras las conclusiones del Ministerio Fiscal, quedaron los autos conclusos para dictar sentencia.

Tercero.

En la tramitación del presente procedimiento se han cumplido las prescripciones legales.

### Hechos probados

Primero.

Las empresas Air Europa Líneas Aéreas SAU y Aeronova SLU forman parte del grupo empresarial Globalia Corporación Empresarial SA.

Segundo.

El 20 de marzo de 2017 fue firmado por la representación de Air Europa líneas Aéreas S.A.U, el sindicato SEPLA y el sindicato UPPA el «Acuerdo Global de Adecuación, Convenio Colectivo y Externalización de la producción entre Air Europa Líneas Aéreas SAU, Compañía Aérea del Grupo Globalia y la representación de sus tripulantes técnicos de vuelo. El Contenido de dicho acuerdo, se da íntegramente por reproducido y en él, se incluye un apartado que expresamente regula: «Air Europa Express-condiciones y limitaciones de Operación».

Dicho apartado, se refleja asimismo en el «Acuerdo de limitación de vuelos de Air Europa Líneas Aéreas SAU realizados por Air Europa Express» firmado el 20 de marzo de 2017 por la representación de Air Europa, Globalia Corporación, Aeronova S.L.U, Secciones sindicales de Sepla y UPPA en Air Europa y por estos últimos sindicatos, que también se da por reproducido en su integridad.

Descriptores 25 y 26.

Tercero.

El 14 de junio de 2019 fue firmado el I Acuerdo laboral entre la empresa Aeronova S.L.U (Air Europa Express) y sus tripulantes técnicos de vuelo, regulador de las condiciones laborales del colectivo del personal de la compañía con la condición de tripulantes técnicos de vuelo. Su contenido, se da por reproducido en su integridad.

Por lo que aquí interesa, el art. 12 de dicho acuerdo regula el régimen de progresión y promoción de los pilotos y su Capítulo VI el régimen salarial aplicable, recogiendo el art. 19 el salario base y niveles salariales previstos para los comandantes y los copilotos.

Descriptores 27 y 70 (acuerdo firmado).

Cuarto.

El 9-9-2020 se celebró reunión de la Comisión Paritaria del IV convenio colectivo de la empresa Air Europa y los tripulantes técnicos de vuelo al objeto de tratar la situación de los pilotos de Air Europa que estaban disfrutando de una situación de excedencia especial, culminando la reunión con acuerdo, en los términos descritos en el acta que se da por reproducida.

Descriptor 49.

Quinto.

Por Resolución de 10 de octubre de 2017, de la Dirección General de Empleo, publicada en el BOE el 24-10-2017 fue registrado y publicado el IV Convenio colectivo de

Air Europa Líneas Aéreas SAU y los tripulantes técnicos de vuelo. En su Anexo IX, regulador de la externalización de la producción, se contiene un punto 11 en el que se regulan las condiciones por las que los pilotos de Air Europa pueden pasar a Air Europa Express para «soltarse de comandantes» en dicha compañía.

Por Resolución de 30 de septiembre de 2021, de la Dirección General de Empleo, publicada en el BOE el 14 de octubre de 2021, se registra y publica la modificación del IV Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas SAU y los tripulantes técnicos de vuelo, que afectó entre otros puntos, al referido punto 11 del Anexo IX (externalización de la producción).

Hecho no controvertido.

Sexto.

El 10 de diciembre de 2021 fue celebrada reunión extraordinaria del Comité de Empresa de vuelo de Aeronova SLU, participando como miembros de dicho Comité: doña Navelonga Serrano García, doña Marta Muñiz Estrada, don Sergio Bermejo Plaza, doña María Luisa Lasso Coral, doña María Bueno Redruello, doña Edelweiss Fernández Garea, don Óscar Zurdo Pombo, don Antonio Contreras Herranz y don Luis Fernández Plaza. El orden del día de dicha reunión fue la «aprobación demanda para el colectivo de pilotos del centro de trabajo de Madrid de Aeronova SLU (..)», frente al acuerdo global de 20 de marzo de 2017 y convenio colectivo de Air Europa de 5-12-2019, modificativo del aprobado el 9-5-2017 en la parte que reconoce preferencias para la promoción en la suelta de comandantes que se pudieran producir en el ámbito de Aeronova en favor de los pilotos de Air Europa (punto 11 del anexo 9).

Descriptor 43.

Séptimo.

El 9-1-2018 fueron celebradas elecciones a órganos de representación de los trabajadores en la empresa Aeronova SLU, resultando elegidos en el centro de trabajo de la citada empresa en Madrid un total de nueve representantes. El 16-4-2019 se celebraron nuevas elecciones a los órganos de representación de los trabajadores en el centro de trabajo de Madrid de Aeronova SLU resultando elegidos cuatro representantes.

Descriptores 120 y 121.

## Fundamentos de Derecho

Primero.

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional es competente para conocer del presente proceso de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9, 5 y 67 de la Ley Orgánica 6/85, de 1 de julio, del Poder Judicial, en relación con lo establecido en los artículos 8.1 y 2 h) de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social.

Segundo.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 97.2 LRJS, los hechos declarados probados se sustentan en cada una de las pruebas que se hacen constar en los ordinales que conforman el relato fáctico, con expresión concreta de su situación en autos.

Tercero.

Se impugna por don Óscar Zurdo Pombo, en nombre del Comité de empresa del centro de trabajo de Madrid en Aeronova SLU y por cinco trabajadores de la citada empresa, el punto 11 del anexo IX incluido en el IV convenio colectivo de Air Europa y los

tripulantes técnicos de vuelo publicado en el BOE el 24-10-20174 y su posterior modificación, que fue publicada en el citado boletín el 14-10-2021. A juicio de los demandantes, dicho punto del convenio resulta lesivo para los derechos de los trabajadores de Aeronova, al producir un trato discriminatorio de estos últimos respecto a los pilotos de Air Europa que pasen a prestar servicios en aquella compañía, y ello por tres motivos diferenciados, según consta en el suplico del escrito rector:

1. El primero, por otorgar preferencia a los copilotos de Air Europa en la suelta como pilotos en Aeronova, frente a los propios comandantes de esta compañía.
2. El segundo, por otorgar unas mejoras salariales que no se despliegan respecto a los comandantes de Aeronova, ni sujetarse a las previsiones de acceso a niveles salariales superiores exigidas para los pilotos de esta compañía, en el I Acuerdo Laboral suscrito entre la empresa y sus tripulantes de vuelo en fecha 14-6-2019.
3. La fijación de una indemnización anual únicamente prevista para los pilotos de Air Europa que pasen a prestar servicios en Aeronova.

Sentado el objeto de la controversia procede analizar en primer lugar las excepciones procesales opuestas por las partes demandadas, que incidieron en la falta de legitimación activa del comité de empresa que actúa como demandante, y de las concretas personas físicas que también articularon la demanda.

Por lo que respecta a la falta de legitimación activa del sr. Zurdo, en nombre y representación del Comité de empresa del centro de trabajo de Madrid en Aeronova, se adujo por las demandadas, que el acuerdo de impugnación del punto del convenio que ahora se discute sólo fue firmado por parte de dicho comité, en concreto por cinco de los trece representantes elegidos, lo que interfiere en su legitimación, pues no ha sido el comité de empresa quién actúa impugnando el convenio sino sólo el denominado «comité de empresa de vuelo» que no se corresponde con aquél.

Dispone el art. 165 1 LRJS que la legitimación activa para impugnar un convenio colectivo, por los trámites del proceso de conflicto colectivo corresponde:

a) Si la impugnación se fundamenta en la ilegalidad, a los órganos de representación legal o sindical de los trabajadores, sindicatos y asociaciones empresariales interesadas, así como al Ministerio Fiscal, a la Administración General del Estado y a la Administración de las Comunidades Autónomas su respectivo ámbito. A los efectos de impugnar las cláusulas que pudieran contener discriminaciones directas o indirectas por razón de sexo, están también legitimados el Instituto de la Mujer y los organismos correspondientes de las Comunidades Autónomas.

b) Si el motivo de la impugnación fuera la lesividad, a los terceros cuyo interés haya resultado gravemente lesionado. No se tendrá por terceros a los trabajadores y empresarios incluidos en el ámbito de aplicación del convenio.

Atendiendo a la doctrina expresada en STS de 9-6-2015 (rco. 122/2014, Roj: STS 3958/2015 - ECLI:ES:TS:2015:3958), esta primera excepción ha de ser estimada. En ella se concreta que:

«El Tribunal Constitucional ha declarado reiteradamente la constitucionalidad de que la legitimación para impugnar en abstracto los convenios colectivos corresponda a sujetos colectivos y no a trabajadores que se encuentran en su ámbito de aplicación, sin perjuicio de los particulares para impugnar concretas aplicaciones de la empresa en aplicación del convenio (SSTC 88/2001 y 89/2001 de 2 de abril y STC 157/2002 de 16 de septiembre, entre otras).

Asimismo es reiterada la doctrina de esta Sala IV del Tribunal Supremo, que señala que en la medida en que se trata de un procedimiento colectivo, la legitimación también es colectiva, por lo que no pueden ser sujetos –activos o pasivos– los que no sean colectivos. Así se señala que “La pretensión deducida en estas actuaciones es una pretensión propia del proceso colectivo y en éste, de acuerdo con los artículos 152 y 153 de la Ley de Procedimiento Laboral, sólo pueden ser parte los sujetos colectivos, no los

trabajadores individualmente considerados, aunque sobre ellos pueda proyectarse los efectos de la sentencia colectiva de conformidad con el art. 158.3 de la Ley de Procedimiento Laboral” (SSTS 02/07/1997, 26/12/1997, 10/05/1999, 17/11/1999, 22/12/2000, y 20/02/2008 –rec. 4103/2006–).»

Y puesta en conexión dicha legitimación con aquella que es otorgada a los representantes de los trabajadores en supuestos de despidos colectivos, la Sala Cuarta, abogando por la necesidad de una actuación conjunta de los miembros de la representación legal de los trabajadores, rechaza la existencia de legitimación activa en un supuesto en el que se había producido la impugnación de un convenio colectivo por parte únicamente de tres miembros del comité de empresa.

Esto es precisamente lo que ha ocurrido en el presente supuesto. Véase que en reunión extraordinaria celebrada el 10 de diciembre de 2021 se aprobó la impugnación del convenio colectivo de Air Europa ante esta Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, por lesividad del punto 11 del anexo 9 por un total de nueve asistentes, todos ellos miembros del «comité de empresa de vuelo», según consta en el descriptor 43. De esos nueve representantes, solo cinco de ellos aparecen como elegidos al comité de empresa del centro de trabajo de Madrid en Aeronova de un total de trece candidatos elegidos, según constan en las actas a elecciones de representantes de los trabajadores obrantes a los descriptores 120 y 121.

En consecuencia, teniendo en cuenta que conforme al art. 65.1 ET, se reconoce al comité de empresa capacidad, como órgano colegiado, para ejercer acciones administrativas y judiciales en todo lo relativo al ámbito de sus competencias, por decisión mayoritaria de sus miembros y que dicha actuación no resulta avalada por dicha mayoría, siendo acordada la impugnación del convenio únicamente por cinco miembros de los trece que componen el comité de empresa del centro de trabajo de Madrid, debe estimarse la falta de legitimación activa de don Óscar Zurdo Pombo, que actúa en representación del citado comité.

Se opuso también por las demandadas la falta de legitimación activa de las personas físicas que accionaron frente a las empresas por lesividad del convenio, al considerar que nos encontramos ante una acción únicamente reservada a los sujetos colectivos, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 163.3 y 154 LRJS. Sin embargo, la Sala no está conforme con esta conclusión. Al hilo del contenido del art. 165 LRJS ya transcrito con anterioridad, no puede obviarse que no nos encontramos ante la impugnación de un convenio colectivo por ilegalidad sino por lesividad. Ello hace obligado acudir a la doctrina de la Sala cuarta sobre la legitimación activa en dichos supuestos, y en concreto a la reciente STS de 10-062022 (rco. 119/2020, ROJ:STS 1430/2022 - ECLI:ES:TS:2022:1430 ), en la que se sientan las siguientes conclusiones:

«A tal efecto, conviene recordar que el apartado b) del artículo 165.1 LRJS dispone que “Si el motivo de la impugnación fuera la lesividad, a los terceros cuyo interés haya resultado gravemente lesionado. No se tendrá por terceros a los trabajadores y empresarios incluidos en el ámbito de aplicación del convenio”. Partiendo del dato ya establecido de que la asociación demandante no está incluida en el ámbito de aplicación del convenio, la clave para aceptar o no su legitimación para impugnar el convenio por lesividad consiste en determinar si el interés de la demandante y, en particular, de sus empresas asociadas puede haber resultado gravemente lesionado por el convenio impugnado. Ahora bien, resulta evidente que para determinar la existencia de legitimación no resulta necesaria la plena acreditación de la existencia de un daño, no potencial o hipotético, sino verdadero y real, de entidad grave; pues si tal requisito se erigiera en condicionante de la legitimación, resultaría necesario entrar en el fondo del asunto, para lo que habría que partir de la legitimación de las partes en todo caso. Es por ello que lo que configuración de la legitimación no puede ser la constatación plena de un daño real y directo derivado del convenio; al contrario, basta con que el sujeto colectivo que tenga la consideración de tercero alegue una lesión grave de sus intereses que puede derivar de una disposición convencional presuntamente contraria al ordenamiento

jurídico vigente, alegación que prima facie aparezca como real y probable. Resulta suficiente, por tanto, a efectos de reconocer la legitimación del tercero que la demanda por lesividad esté fundada fáctica y jurídicamente, sin que sea precisa, en ese momento procesal, la acreditación de que el convenio en cuestión lesiona gravemente el interés de terceros, dado que ese es, precisamente, el objeto del pleito» Sentencia-CC Air Europa-Sent.97-22-proc.119-22-BOE 24-10-2017 (GEISER 22-06-2022).

Y cita en apoyo de la tesis de la Sala sentencias previas de 23 de enero de 2020, Rec. 157/2018 y 6 de junio de 2001, rcud. 4769/2000, en las que ya se insistía sobre la necesidad de acreditar un daño verdadero y real que afecte a los intereses de aquéllos que sin estar incluidos en el ámbito del convenio, resulten perjudicados por la actuación de los negociadores, alegándose circunstancias con un prudente grado de verosimilitud y mínimo respaldo del eventual derecho que se entienda conculcado.

A ello debe añadirse que tal y como ha concluido el Alto Tribunal «lo importante no es tanto el concepto de trabajador o empresa como el de estar «incluido en su ámbito de aplicación», de manera que la condición de tercero se limita a quienes son externos a la unidad de negociación por no ser firmantes ni estar por ellos representados; o lo que es igual, a quienes son sujetos ajenos al Convenio pero resultan afectados por el mismo, al invadirles el marco de sus intereses [STS 21-102010 (rco. 50/2009)].

Si ello es así, es evidente que las personas físicas que actúan como demandantes en el presente procedimiento, todos ellos pilotos de Aeronova, ostentan legitimación activa para demandar en impugnación del convenio por lesividad, pues el suplico del escrito rector, constata la existencia de un daño real atinente a sus condiciones laborales (económicas y de promoción profesional) que deriva de la aplicación del anexo IX, punto 11 del IV convenio colectivo de Air Europa y sus tripulantes técnicos de vuelo, norma convencional que no les es aplicable por no encontrarse dentro de su ámbito funcional, ostentando por ende la condición de terceros perjudicados, que permite el ejercicio de la acción que tendrá respuesta a través de la presente resolución. En consecuencia, esta segunda excepción ha de ser desestimada.

Por el sindicato UPPA se apuntó en el acto de juicio a una posible inadecuación de procedimiento y prescripción de la acción, que como bien apuntó el Ministerio Fiscal, no se desarrolló siquiera mínimamente, sin que proceda hacerse consideración alguna por esta Sala al respecto.

Cuarto.

Centrándonos ya en el fondo del asunto, y como ya adelantamos anteriormente, los demandantes cuestionan el punto 11 del anexo IX del IV convenio colectivo de Air Europa y los tripulantes técnicos de vuelo, recogiendo el suplico de la demanda tres aspectos nucleares que sustentan la impugnación, y que a juicio de esta sala pueden reducirse a dos, atendiendo a la materia a la que afectan:

1.º El primero de ellos, el referente a la promoción profesional, al otorgarse preferencia a los copilotos de Air Europa a la «suelta» como pilotos en la compañía Aeronova, con preferencia absoluta no sólo respecto a los propios copilotos de Aeronova, sino también respecto a cualquier otro candidato que pudiera acceder a dicha posición.

2.º El segundo, a las condiciones económicas, que se dicen por los trabajadores accionantes, provocan una discriminación frente a los pilotos de Air Europa, que pasan a prestar servicios a Aeronova, a los que se les reconoce unas condiciones más ventajosas que a los pilotos de Aeronova, con abono incluso de una indemnización anual que ellos no perciben.

Analizaremos cada una de estas cuestiones a continuación:

1. Promoción profesional: El IV Convenio colectivo de Air Europa Líneas Aéreas SAU y los tripulantes técnicos de vuelo, publicado en el BOE el 24-10-2017 regula en su

anexo IX las condiciones de externalización de la producción. En concreto, su punto 11, recoge las previsiones derivadas de los acuerdos firmados el 20-3-2017 por la dirección de Air Europa, Air Europa Express (Aeronova), Globalia, SEPLA y UPPA y las Secciones Sindicales de estos dos últimos sindicatos en Air Europa, en las que se fijaban concretas circunstancias que analizaremos a posteriori.

Dicho punto 11, fue trasladado, asimismo, a la modificación del IV convenio colectivo de Air Europa y los tripulantes técnicos de vuelo, publicada en el BOE de 14 de octubre de 2021, cuyo contenido literal, en cuanto al concreto aspecto que ahora analizamos, es el siguiente:

«11. De conformidad con los Acuerdos firmados en fecha 20 de marzo de 2017 por la Dirección de Air Europa, Air Europa Express, Globalia, SEPLA, UPPA y las Secciones Sindicales de SEPLA y UPPA en la compañía Air Europa, se regulan las condiciones por las que los Pilotos de Air Europa pueden pasar a Air Europa Express para soltarse de comandantes en dicha compañía. Igualmente, de conformidad al acuerdo del 5 de diciembre de 2019 firmado por la Dirección de Air Europa, Air Europa Express, Globalia, Sepla, UPPA y las Secciones Sindicales de Sepla y UPPA en la compañía Air Europa se regulan las condiciones particulares para los pilotos de AEA en situación de excedencia especial con condiciones económicas de AEA.

– Los copilotos del escalafón de AEA tendrán preferencia por orden de escalafón al acceso a las plazas vacantes que se produzcan para la suelta de comandantes en AEA Express cada vez que haya una vacante de comandante, teniendo preferencia el solicitante de AEA sobre los pilotos de AEA Express o cualquier otro candidato. En la oferta de dichas vacantes deberá figurar necesariamente la base (centro de trabajo) y tablas salariales correspondientes al nivel de entrada especificado en el presente acuerdo. Inicialmente, las plazas de comandante serán ofertadas a partir de la fecha del trasvase del décimo avión al AOC de Aeronova (AEA Express) de tal manera que en la fecha de incorporación del 11 avión reactor a AEA Express, el número de comandantes en AEA Express provenientes de la plantilla de AEA sea de 20. En caso de que los solicitantes de AEA fueran inferiores a 20, el resto de plazas se cubrirán por solicitantes no pertenecientes al escalafón pilotos AEA.

– A partir de la incorporación del 11 avión reactor a AEA Express, cada vez que haya una vacante de comandante en dicha compañía, se establecerá un ratio para la promoción de 4 pilotos de AEA por 1 de Air Europa Express.

– Los copilotos de AEA que accedan a las referidas plazas de comandantes en AEA Express deberán solicitar la suspensión temporal del contrato de trabajo en AEA a través de una Excedencia Especial, con específicas y especiales garantías, la cual será concedida por AEA en las condiciones siguientes (...)».

Véase que este primer punto del acuerdo otorga preferencia a los copilotos de Air Europa para la suelta de comandantes en Aeronova, con preferencia sobre los pilotos de esta última compañía o cualquier otro candidato. Las representaciones letradas de las demandadas opusieron que dicha preferencia se impuso a raíz de los acuerdos suscritos en el año 2017 en los que se produjo la regulación de la externalización de la producción, y en el que se abordaba, como excepción a la misma, la operación de la compañía Aeronova, como Air Europa Express para dar respuesta a la necesidad del Grupo Globalia, al que pertenecen Air Europa y Aeronova de operar parte de la producción con la compañía low cost, garantizando los puestos de trabajo de los pilotos de Air Europa y la proyección profesional de los mismos (véase página 9, descriptor 25).

La preferencia de los copilotos de Air Europa en la suelta de pilotos de Aeronova ya se recogía en el punto del acuerdo denominado «Air Europa Express –Condiciones y Limitaciones de operación» recogido en sus páginas 16 y siguientes y respondía, como ya hemos visto, a la necesidad del grupo empresarial de garantizar las condiciones profesionales de los pilotos de Air Europa que lógicamente se verían afectados por el traspaso de aeronaves que debía operar a Aeronova para empezar a funcionar, dado que la misma según se expresó en el acto de juicio, no contaba con personal ni medios

materiales propios para operar vuelos. Añadieron asimismo que dichos acuerdos fueron refrendados por Aeronova S.L.U constando expresamente su firma por un representante de dicha compañía en el documento obrante al descriptor 26 que recoge el acuerdo de limitación de vuelos de Air Europa realizados por Air Europa Express y que incluye expresamente la previsión de preferencia ya aludida.

Es cierto que la el punto 11 de la cláusula IX del convenio colectivo traslada al texto del mismo la voluntad expresada mediante la negociación y persigue el mantenimiento y mejora de las condiciones de los trabajadores incluidos dentro del ámbito del convenio, en concreto de aquéllos pilotos de Air Europa que pasaran a formar parte de la plantilla de Aeronova solicitando la excedencia especial que el propio convenio colectivo regula, pero ello no ampara a nuestro juicio, la relegación de aquéllos que, no pudiendo ser incluidos dentro de su ámbito de aplicación, se ven afectados por aquéllas condiciones ya pactadas y que inciden directamente en un ámbito ajeno al que se produjo aquélla negociación.

Tal y como ha recordado el Tribunal Supremo en su Sentencia de 23-01-2020 (rco. 157/2018, ROJ: STS 301/2020 - ECLI:ES:TS:2020:301), «el convenio colectivo no puede contener cláusulas obligacionales que afecten a quienes no son parte en la negociación, ni en su contenido normativo cabe establecer condiciones de trabajo que hubieran de asumir empresas que no estuvieran incluidas en su ámbito de aplicación. Así se infiere del art. 82.3 ET, al disponer que los convenios colectivos regulados por su Título III obligan a todos los empresarios y trabajadores incluidos en su ámbito de aplicación, en el que sólo pueden estar comprendidos quienes, formal o institucionalmente, estuvieron representados por las partes intervinientes en la negociación del convenio (entre las recientes, SSTS 21/12/10 –rco 208/09–; 11/07/11 –rcud 2861/10–; 17/09/12 –rcud 2693/11–; 18/09/12 –rcud 3299/11–; y 19/09/12 –rcud 3056/11–».

En el presente supuesto, a través de la regulación de la preferencia en la suelta de pilotos de aquéllos copilotos que provenían de Air Europa se produce una incidencia indirecta en las condiciones de aquéllos otros que, siendo empleados de Aeronova, se rigen por el primer acuerdo laboral entre Aeronova y sus tripulantes de vuelo, firmado el 14 de junio de 2019, siendo relegados en su propia empresa con base en unas estipulaciones que fueron acordadas dentro de un marco negocial que de ningún modo les afectaba y que limita sus derechos de promoción de una forma injustificada, no siendo suficiente a juicio de esta Sala, alegar condiciones derivadas de una externalización de los servicios a una compañía low cost, perteneciente al mismo grupo empresarial.

Por otro lado, el pacto extraestatutario suscrito entre Aeronova y sus tripulantes de vuelo (descriptor 70) no condiciona la promoción de copilotos a pilotos a elemento alguno al margen de las previsiones contenidas en su art. 12, que desde luego, dada su eficacia limitada, no ofrece respuesta en relación a preferencias otorgadas a trabajadores provenientes de otras compañías del grupo y que por ende, no pueden verse introducidas ahora a través de cláusulas pactadas en un ámbito de negociación ajeno.

Por todo ello en este concreto punto, la demanda ha de ser estimada, declarando nulas por lesividad, las previsiones del punto 11, anexo IV del IV convenio colectivo de Air Europa, atinentes a la preferencia de los copilotos de Air Europa al acceso a las plazas vacantes que se produzcan para la suelta de comandantes en AEA Express cada vez que haya una vacante de comandante, frente a los solicitante de Aeronova o cualquier otro candidato.

2. Condiciones económicas: La demanda también solicita la declaración de nulidad del punto 11, anexo IX de las cláusulas atinentes a la mejora de las condiciones salariales con las que parten los pilotos de Air Europa frente a los de Aeronova. En concreto, el citado punto, expresa en relación a esta cuestión lo siguiente:

«Los copilotos de AEA que se suelten como comandantes en AEA Express percibirán una indemnización compensatoria consistente en:

- Durante la duración de la Excedencia Especial percibirán por parte de AEA una compensación económica consistente en 27.600 euros anuales. Los Comandantes provenientes de AEA se incorporarán a AEA Express en el nivel 2 de pilotos 1 (actualmente 40.000 euros fijos anuales brutos) o la retribución salarial fija que tuvieran en AEA si esta fuera superior, sumándose a estas cantidades fijas los conceptos variables que procedan de acuerdo con el sistema retributivo de AEA Express.

Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe. El primer pago se producirá en el momento de la suspensión de su relación laboral con AEA por Excedencia Especial y el resto cada doce meses contados a partir de esa fecha. Una cantidad anual equivalente al importe resultante de multiplicar la media de las últimas 12 aportaciones al plan de pensiones por 12 mensualidades. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe.

- Una cantidad equivalente al importe resultante de multiplicar la media de las últimas 12 mensualidades de la póliza que la Compañía mantiene suscrita frente al riesgo de pérdida de licencia a favor del piloto, por doce mensualidades. Dicha indemnización compensatoria se distribuirá, a efectos de su abono, en pagos anuales de un mismo importe.

- En el supuesto de que el piloto haya percibido un pago anual y finalice su relación laboral con AEA Express antes de que finalicen los 12 meses que justifiquen dicho abono, deberá devolver a AEA la parte prorrateada del mismo que resulte hasta alcanzar los 12 meses.

– Condiciones específicas para los pilotos de AEA en situación de excedencia especial con condiciones económicas de AEA, según lo dispuesto en los acuerdos de fecha 5 de diciembre de 2019:

- Los pilotos de AEX que disfruten de una excedencia especial con las condiciones económicas de AEA, percibirán un salario equivalente al establecido en el Anexo II del vigente CC más las cantidades de PPE y seguro de pérdida de licencia, no así la compensación de 27.600€ anuales establecida para la excedencia especial.

- Los pilotos de AEA que accedan a AEX con condiciones económicas de AEA, promocionarán por cambio de nivel de acuerdo con lo establecido en el artículo 29 del presente convenio y se tendrán en cuenta la permanencia y las horas voladas en AEX a efectos de cumplir con lo establecido en dicho artículo. Se entiende que empezará a devengar niveles de Primer Piloto desde la fecha de inicio del curso teórico de Primer Piloto ya sea en AEA o AEX. Se les ofrecerá volver a AEA como Comandantes cuando existan vacantes en esa especialidad y les corresponda por escalafón. Volverán con el nivel que tengan en AEX en ese momento y se les tendrá en cuenta el tiempo que hubieran permanecido en dicho nivel en AEX para la promoción por cambio de nivel en AEA, de acuerdo al artículo 29 del presente convenio.

- De no existir vacante en la especialidad de Comandante y solicitar el retorno a AEA, el mismo se producirá en la especialidad de copiloto con el nivel salarial que correspondiese computando igualmente el tiempo de permanencia en AEX.»

Se dice por los demandantes que existe una suerte de discriminación salarial de los pilotos de Aeronova frente a los provenientes de Air Europa pues se prevé para ellos un régimen retributivo preferencial, al incorporarse directamente en el nivel 2 de pilotos, cobrando un salario base de 40.000 euros anuales, frente a los 25.000 euros reconocidos a los recién incorporados o a los 40.000 euros de salario reconocido a los pilotos que llevan tres años en la compañía; y que además, les es reconocida una compensación de 27.600 euros anuales que no se prevé en ningún caso para los trabajadores de Aeronova.

El acuerdo extraestutario firmado entre Aeronova y los tripulantes de técnicos de vuelo (descriptor 70), regula en su capítulo VI las condiciones salariales, y en concreto,

su art. 19 los salarios base y niveles, reconociéndose a los comandantes 5 niveles diferenciados:

1. Nivel E: permanencia en el nivel 1 año 25.000 euros brutos al año. Este nivel afecta sólo a los tripulantes técnicos de vuelo contratados con posterioridad a la firma de este acuerdo.
2. Nivel 1: Permanencia en el nivel 2 años 35.000 euros brutos al año.
3. Nivel 2: Permanencia en el nivel 1 año, 40.000 euros brutos al año.
4. Nivel 3: Permanencia en el nivel 1 año, 45.000 euros brutos al año.
5. Nivel 4: Permanencia en el nivel 1 año, 50.000 euros brutos al año.

Se dice expresamente que al momento de entrada en vigor del sistema referido, la empresa procede a adecuar a los tripulantes en los diferentes niveles, en atención a los periodos de permanencia que acumulen, siendo los efectos económicos aplicables a partir del momento de dicha adecuación.

Debemos desestimar la pretensión atinente a la lesividad del punto 11 en lo que se refiere a las concretas condiciones salariales reconocidas a los pilotos de Air Europa, y rechazar la argumentación de los demandantes que en definitiva, sostendría la presencia de una doble escala salarial afectante a los pilotos de Aeronova y los provenientes de Air Europa. Conforme a reiterada doctrina:

«1.º) la doble escala salarial cuando se establece por un convenio colectivo estatutario, que, a diferencia de lo que ocurre con los acuerdos privados o las decisiones empresariales (STC 34/1984), es un instrumento de regulación que se inserta en el ordenamiento jurídico, conculca el principio constitucional de igualdad, si la diferencia de trato que se establece no tiene una justificación objetiva y razonable; 2.º) que esa justificación podría estar constituida por la garantía de los derechos adquiridos para los trabajadores que, de acuerdo con el régimen convencional aplicable con anterioridad, tuvieran reconocidos o en curso de reconocimiento los correspondientes conceptos; 3.ª) que, sin embargo, esa garantía de los derechos adquiridos no se concibe de forma dinámica, como mantenimiento de un régimen jurídico que puede determinar la aplicación en el tiempo de cantidades variables o actualizadas, sino que de forma estática, que tiene que limitarse a conservar los derechos ya reconocidos a los trabajadores en el momento en que se produce el cambio normativo, sin que se establezcan "dos regímenes de antigüedad diferentes y abiertos al futuro" (STS 5 de junio de 2021, rco. 69/2020 ( ROJ: STS 2461/2021 - ECLI:ES:TS:2021:2461).

En el presente supuestos, varios son los argumentos que no permiten prosperar la petición que ahora se examina:

1. El primero de ellos es que no se parte de situaciones equiparables. Se reprocha por los demandantes que los copilotos que acceden a Aeronova son adecuados en el nivel 2 retributivo de la categoría de pilotos, reconociéndose una retribución de 40.000 euros prevista para el mismo, muy superior a los 25.000 euros de los pilotos de nuevo ingreso y sin haber permanecido en los niveles anteriores. Tal y como consta en el propio acuerdo extraestatutario, el encuadramiento de los técnicos de vuelo se produce atendiendo a los periodos de permanencia que acumulen, siendo proporcionado que aquéllos comandantes que ya han acumulado horas de vuelo en la compañía Air Europa, accedan a un nivel intermedio de la escala salarial reconocida por el acuerdo, sin que su retribución pueda equipararse a los de nuevo ingreso, que no acumulan periodo de permanencia alguno.

También se constata en el convenio que si los comandantes provenientes de Air Europa tuvieran reconocido un salario base superior, a su paso a Aeronova se mantendría el mismo, siendo que en este caso, las condiciones salariales vigentes para cada trabajador, no podrían verse rebajadas por el paso a la empresa Aeronova, siendo legítimo que se mantengan las retribuciones ya pactadas en sus contratos de trabajo, y

que deciden mantenerse a través del acuerdo alcanzado entre los sujetos negociadores, que luego se traslada al convenio colectivo.

2. En segundo lugar, véase que tras la incorporación a Aeronova, al margen de lo estipulado anteriormente, los tripulantes se ven afectados por los conceptos retributivos variables que se recogen en Aeronova, insertándose por ende en el régimen salarial pactado para dicha compañía, no siendo por ende ajenos a las concretas condiciones que son aplicadas a los tripulantes provenientes de Aeronova.

3. Y por lo que respecta a la indemnización anual, nada puede reprocharse desde el momento en que la misma es abonada a los tripulantes por la empresa Air Europa, en orden a compensar los perjuicios que hubieran podido derivarse de su paso a Aeronova, insertándose el reconocimiento y abono de dicha cantidad, en los acuerdos suscritos entre la representación legal de los trabajadores y la empresa, ajenos por ende a las condiciones derivadas del acuerdo laboral firmado en Aeronova al que los demandantes quedan vinculados.

Por ende, la demanda en este punto ha de ser desestimada, acogiéndose la misma de forma parcial en los términos ya expresado.

En virtud de lo expuesto

#### FALLAMOS

Estimamos la excepción de falta de legitimación activa de don Oscar Zurdo Pombo, en nombre del Comité de Empresa del Centro de Trabajo de Madrid de la empresa Aeronova SLU y desestimamos la excepción de falta de legitimación activa del resto de codemandantes. Y en consecuencia, estimamos parcialmente la demanda interpuesta por don Antonio Contreras Herranz, don Manuel López Martínez-Picabia, con Luis Fernández Plaza, y don David Samprón ÁLVAREZ frente a Air Europa Líneas Aéreas SAU, SEPLA y Sección Sindical en Air Europa y UPPA y su Sección Sindical en Air Europa; y en consecuencia declaramos nulas por lesividad las previsiones del punto 11, anexo IV del IV convenio Colectivo de Air Europa y los tripulantes técnicos de vuelo (BOE 24-10-2017 y 14-10-2021), atinentes a la preferencia de los copilotos de Air Europa al acceso a las plazas vacantes que se produzcan para la suelta de comandantes en AEA Express cada vez que haya una vacante de comandante, frente a los solicitante de Aeronova o cualquier otro candidato, debiendo las partes demandadas estar y pasar por dicha declaración.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que contra la misma cabe Recurso de Casación ante la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, que podrá prepararse ante esta Sala de lo Social de la Audiencia Nacional en el plazo de cinco días hábiles desde la notificación, pudiendo hacerlo mediante manifestación de la parte o de su Letrado al serle notificada, o mediante escrito presentado en esta Sala dentro del plazo arriba señalado.

Al tiempo de preparar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional el Recurso de Casación, el recurrente, si no goza del beneficio de Justicia gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 600 euros previsto en el art. 229.1.b de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, y, en el caso de haber sido condenado en sentencia al pago de alguna cantidad, haber consignado la cantidad objeto de condena de conformidad con el art. 230 del mismo texto legal, todo ello en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en el Banco de Santander Sucursal de la Calle Barquillo 49, si es por transferencia con el n.º 0049 3569 92 0005001274 haciendo constar en las observaciones el n.º 2419 0000 00 0119 22; si es en efectivo en la cuenta n.º 2419 0000 00 0119 22 (IBAN ES55), pudiéndose sustituir la consignación en metálico por el aseguramiento mediante aval bancario, en el que conste la responsabilidad solidaria del avalista.

Llévese testimonio de esta sentencia a los autos originales e incorpórese la misma al libro de sentencias.

Así por nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

En Madrid, a veintiocho de junio de dos mil veintidós.

Con fecha 24 de junio de 2022 se ha presentado por el letrado D. Alejandro Cobos Sánchez, en nombre y representación de la mercantil Air Europa Líneas Aéreas, SAU, escrito solicitando aclaración de la sentencia dictada por esta Sala el día 21 de junio de 2022. Doy fe.

## AUTO

Ilmo. Sr. Presidente: D. José Pablo Aramendi Sánchez.

Ilmos. Sres. Magistrados:

D. Ramón Gallo Llanos.  
D.<sup>a</sup> Ana Sancho Aranzasti.

Dada cuenta, examinadas las actuaciones, habiendo sido Ponente la Ilma. Sra. Magistrada D.<sup>a</sup> Ana Sancho Aranzasti procede dictar resolución con arreglo a los siguientes

### Antecedentes de hecho

Primero.

Con fecha 21 de junio de 2022 se dictó sentencia en el presente procedimiento de Impugnación de Convenios tramitado a instancia del Comité de Empresa del centro de trabajo de Madrid de la empresa Aeronova recurriendo el punto 11 del Anexo IX del IV Convenio Colectivo de Air Europa Líneas Aéreas SAU, cuyo contenido se tiene por reproducido.

Segundo.

En el Fallo de la Sentencia y en el último párrafo del punto 1 del Cuarto Fundamento de Derecho, se hace constar por error «...declaramos nulas por lesividad las previsiones del punto 11, anexo IV del IV Convenio Colectivo de Air Europa...», cuando debería poner «punto 11, anexo IX del IV Convenio Colectivo».

Tercero.

Con fecha 24 de junio de 2022 el representante legal de Air Europa Líneas Aéreas, SAU ha presentado escrito solicitando la subsanación del error mencionado.

### Fundamentos de Derecho

Único.

El artículo 267.3 de la LOPJ, en relación con el artículo 214.1 de la LEC establece que los tribunales no podrán variar las resoluciones que pronuncien después de firmadas, pero sí aclarar algún concepto oscuro y rectificar cualquier error material del que adolezcan.

En el presente caso, como se desprende de lo actuado en el procedimiento se ha producido en evidente error de transcripción, por lo que procede su corrección en los términos solicitados.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

## Parte dispositiva

La Sala acuerda aclarar el error material que se ha producido en la sentencia de fecha 21 de junio de 2022 y por tanto en el Fundamento de Derecho Cuarto, punto 1, último párrafo, y en el Fallo, donde dice: «...las previsiones del punto 11, anexo IV del IV convenio colectivo...» debe decir: «...las previsiones del punto 11, anexo IX del IV convenio colectivo...».

Notifíquese a las partes.

Modo de impugnación: Contra este auto, que forma parte de la sentencia recurrida, podrá interponerse el mismo recurso que se concedió frente a la misma.

Así, por este auto, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.