

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL**

- 8654** *Resolución de 25 de junio de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica la Resolución aclaratoria de 12 de junio de 2012, sobre algunos puntos del laudo arbitral dictado en arbitraje obligatorio en el conflicto planteado entre la empresa Iberia LAE, SAU Operadora y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y su sección sindical en la misma, con motivo de la cesión de actividad en la Compañía Iberia Express y otras cuestiones relacionadas con el proceso negociador del VIII Convenio colectivo entre la compañía y sus tripulantes pilotos.*

Visto el contenido de la Resolución aclaratoria de fecha 12 de junio de 2012 sobre algunos puntos del laudo arbitral dictado el día 24 de mayo de 2012 por don Jaime Montalvo Correa en arbitraje obligatorio acordado por el Consejo de Ministros los días 27 de abril y 11 de mayo de 2012 en el conflicto planteado entre la empresa Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y su sección sindical en la misma, con motivo de la cesión de actividad en la Compañía Iberia Express y otras cuestiones relacionadas con el proceso negociador del VIII Convenio colectivo entre la compañía y sus tripulantes pilotos.

En consecuencia, y de conformidad con lo establecido en el artículo 10, párrafo primero, en relación con el 24, párrafo segundo, del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, y en el artículo 2.1.h), del Real Decreto-ley 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios y acuerdos colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Empleo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción de la citada Resolución aclaratoria en el correspondiente Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.

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

Madrid, 25 de junio de 2012.–El Director General de Empleo, Xavier Jean Braulio Thibault Aranda.

RESOLUCIÓN ACLARATORIA, A SOLICITUD DE LA REPRESENTACIÓN DE LA EMPRESA IBERIA L.A.E., S.A.U., OPERADORA, SOBRE ALGUNOS PUNTOS CONCRETOS DEL LAUDO ARBITRAL DICTADO EN EL CONFLICTO PLANTEADO ENTRE LA MISMA Y EL SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA) Y SU SECCIÓN SINDICAL CON MOTIVO DE LA CESIÓN DE ACTIVIDAD EN LA COMPAÑÍA IBERIA EXPRESS Y OTRAS CUESTIONES RELACIONADAS CON EL PROCESO NEGOCIADOR DEL VIII CONVENIO COLECTIVO PARA LOS TRIPULANTES PILOTOS

Con fecha 30 de mayo de 2012 pasado se me ha dado traslado por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, y en mi condición de árbitro en el conflicto planteado entre la empresa Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y su sección sindical en la misma, con motivo de la cesión de actividad en la Compañía Iberia Express y otras cuestiones relacionadas con el proceso negociador del VIII Convenio colectivo para los Tripulantes Pilotos, de la solicitud de aclaración del

laudo dictado en el 24 de mayo pasado para la resolución del referido conflicto, suscrita por el Consejero Delegado de Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora.

Por medio del presente escrito formulo la aclaración solicitada en los puntos y cuestiones planteadas susceptibles de la misma.

1. No obstante, antes de entrar en el análisis de las materias concretas cuya aclaración se solicita, valga una breve reflexión sobre la naturaleza y el significado de esta actuación y del correspondiente escrito.

Con la brevedad y claridad que parecen razonables en una actuación de esta naturaleza, considero conveniente una reflexión general sobre la solicitud aclaratoria planteada por la representación de Iberia y sobre sus contenidos.

Ante todo, un proceso de aclaración como éste da ocasión al árbitro para realizar algunas puntualizaciones y ajustes formales al texto que ayudan a su mejor comprensión.

Sin embargo, una petición de aclaración-o aclaraciones, desde luego en términos jurídicos, no puede desvirtuarse de su objeto y naturaleza para convertirse en una especie de «escrito de alegaciones», que en estas actuaciones de clarificación no pueden tener espacio y que pueden generar más confusión de la que pretenden que sea resuelta.

Cada pretensión, en adecuada técnica jurídica, ha de encontrar su fundamento, su cauce procesal y su tiempo.

En cualquier caso, este árbitro agradece la voluntad de aclaración que el referido escrito, presentado por la representación de una de las partes, manifiesta, y su respuesta se va a concretar, como no puede ser de otra forma, en dar «aclaración» a las dudas de texto o interpretativas propuestas, sin poder, ni deber, en esta instancia, entrar a valorar los posicionamientos de parte ni las, sin duda brillantes, argumentaciones usadas en su apoyo.

Todas ellas podrían tener un espacio procesal, que este árbitro no quiere invadir ni contaminar al dar cumplimiento a un proceso de mera aclaración.

A tal efecto, por consiguiente, voy a tratar de identificar lo que son solicitudes interpretativas contenidas en los diferentes puntos, del 2 al 12, recogidos en el texto del escrito presentado por el Consejero Delegado de Iberia-Operadora el 29 de mayo pasado, para dar las más claras y precisas respuestas a las mismas.

2. Con relación al punto 2 del laudo –«Aclaración relativa punto A, ap. a) Iberia Express, del laudo»– del escrito de petición de aclaraciones, y dejando a un lado las proposiciones interpretativas y eventuales alegaciones que recoge, «se solicita, para evitar posibles discrepancias interpretativas, aclaración de laudo dictada en el sentido de aclarar expresamente que las previsiones del anexo 10 del VII Convenio colectivo, y su disposición final quinta, han perdido vigencia y han dejado, por tanto, de ser aplicables».

En este punto, el árbitro que suscribe entiende que el texto dispositivo es claro, máxime si se interpreta con el conjunto de consideraciones previas que lo fundamentan.

El anexo 10 del VII del Convenio colectivo, su disposición final quinta y cualesquiera regulaciones anteriores –legales y convencionales– que puedan cuestionar o condicionar la facultad de Iberia L.A.E, S.A.U., Operadora, para constituir Iberia Express o cualquier otro tipo de entidad empresarial semejantes quedan sin vigencia.

Afirmación, ésta, que es perfectamente compatible con la vigencia de cláusulas que, contenidas anteriormente en el VII Convenio colectivo, el propio del texto del laudo, al incorporarlos en su contenido, modifica o declara vigentes.

3. Asimismo y sin perdernos en las propuestas de interpretación y/o en eventuales alegaciones, el apartado 3 del escrito de petición de aclaraciones –«Aclaración acerca del punto A, apartado b), “Ingreso, promoción y desarrollo profesional de los tripulantes pilotos en Iberia Operadora a Iberia Express”»– señala como:

«Interesa aclaración en este punto, en el sentido de que la redacción del artículo 12 bis es una propuesta del árbitro a las partes del conflicto y del Convenio colectivo, para que, en caso de acuerdo entre las mismas, se incorpore al Convenio colectivo...».

A este respecto, entiende el árbitro que texto del laudo en su correspondiente apartado resulta claro y, como reza el viejo brocardo jurídico «in claris non fit interpretatio».

En el penúltimo párrafo de la página 13 –según la versión inicial firmada por el árbitro y notificada a las partes– se afirma como «En el marco de lo anteriormente señalado, el árbitro que suscribe establece una disposición...». Frase que, obviamente, equivale a decir que el árbitro dispone.

Y, como es obvio, la referencia posterior «que podría incorporarse al texto del Convenio colectivo» se desvirtúa en su sentido si se omite, como hace el escrito de solicitud de aclaración, los términos «como artículo 12 bis». Esto es, que el «podría» no cuestiona ni pospone la aplicación la disposición dictada, sino que quiere señalar la formulación jurídica del instrumento al que se incorpora; en este caso, como un artículo «intercalado» a otros preceptos del antiguo Convenio, en concreto a continuación del artículo 12.

En definitiva, por tanto, es obvio que el contenido del llamado artículo 12 bis, según la redacción que se propone en el laudo, constituye parte del mismo y, por consiguiente, entra en vigor con el conjunto del laudo que se añade al texto del antiguo convenio.

4. El escrito del 29 de mayo al que venimos refiriéndonos, solicita, también, «Aclaración acerca de la interpretación del artículo 12,bis, en el punto A, apartado B), del laudo, para su incorporación al Convenio colectivo».

A este respecto, y de acuerdo con el escrito, «la aclaración que se solicita es que si se considera directamente aplicable e incorporado al Convenio colectivo el artículo 12 bis propuesto en el laudo, debe de ser interpretado en el sentido de que contempla un escalafón único de pilotos de Iberia Operadora, a efectos de su eventual prestación de servicios en Iberia Express, sin perjuicio de las facultades de esta última en cuanto a la contratación de su propio personal». Pues bien, a partir del tenor del laudo, hemos visto como lo dispuesto en el mismo, incorporado al texto del convenio como artículo 12 bis, tiene vigencia desde el comienzo de vigencia del laudo y, de acuerdo, con el número 1 del citado precepto, «los pilotos de nuevo ingreso en Iberia (Iberia Operadora, Iberia Express o cualquier otra filial...) serán contratados por Iberia Operadora e integrados en el escalafón de pilotos de la misma...», añadiendo como a partir de la contratación y el inicio de la actividad, los pilotos pasarán a prestar el correspondiente servicio de copiloto de Iberia Express, donde desarrollarán su actividad hasta que se produzcan vacantes de copiloto en Iberia Operadora.

Todo ello significa, parece claro, que, a partir del comienzo de vigencia del laudo, el ingreso en el escalafón «compartido» de Pilotos (de Iberia Operadora) es la única vía de acceso que habilita, en los términos propuestos en el laudo, para operar, en ambas compañías; en un principio e inicialmente, en Iberia Express. Es decir, que desde el comienzo de dicha vigencia, Iberia Express no puede contratar pilotos fuera del marco del escalafón compartido ya mencionado en el laudo, con las peculiaridades en el mismo recogidas. Todo ello sin perjuicio del régimen transitorio establecido para los pilotos contratados por Iberia Express con anterioridad a la entrada en vigor de este laudo arbitral.

5. En el punto 5 del, tantas veces mencionado, escrito de solicitud de aclaraciones –«Aclaración relativa al punto 6 de la redacción propuesta para el artículo 12 bis del Convenio, en el punto A, apartado b), del laudo»– se pregunta si las limitaciones operativas establecidas en dicho párrafo solo afectan a Iberia Operadora o, también, a Iberia Express.

De acuerdo con el tenor del laudo, estas limitaciones afectan necesariamente a ambas, en cuanto que su concreción se referencia en los espacios potenciales distribuidos para cada uno de ellos.

Por consiguiente, Iberia Express tiene un límite de actividad operativa referenciado a la actividad total de Iberia Operadora y, por su parte, no puede operar rutas de largo radio, que se entiende como actividad propia y privativa de Iberia Operadora.

6. El punto sexto de la petición de aclaración se refiere a la vigencia fijada en el laudo para el Convenio colectivo.

El presente laudo deja sin vigor el VII Convenio colectivo en su conjunto. No obstante, como se desprende de diversas afirmaciones contenidas en el mismo, esta nueva regulación heteronómica, fundamentada, entre otros aspectos esenciales, en la imposibilidad de las partes de negociar un nuevo VIII Convenio colectivo, ha dispuesto incorporar, diferenciadamente y, en todo caso, como preceptos del laudo arbitral obligatorio, a numerosos artículos y cláusulas de la negociación colectiva anterior, a la que este laudo pretende suplir.

De este modo, el laudo deja fuera de su contenido, tanto, con carácter general como, específicamente, para alguna de las dos empresas en las que han de operar los pilotos, a algunos preceptos del VII Convenio (así por ejemplo, los artículos 4 y 5). También se incorporan al texto del laudo, y con relación a los pilotos que operan en Iberia operadora, buena parte de los artículos del VII Convenio, aunque en muchos aspectos modificados e, incluso, suprimidos.

Por fin, y con relación a la operación en Iberia Express, además de las normas del VII Convenio que el laudo mantiene para el conjunto del colectivo de pilotos y de las disposiciones específicas que regulan la actividad de los pilotos que operan en Iberia Express, el laudo afirma como a estos últimos no les serán de aplicación determinados capítulos y cláusulas del VII Convenio que van a seguir en vigor para otras tripulaciones pilotos.

En definitiva, el presente laudo arbitral obligatorio, en cuanto que su contenido viene referenciado a «resolver en equidad cuantas cuestiones se hayan suscitado en el planteamiento y desarrollo de la huelga», según el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril pasado, supone, desde luego, suplir la falta de acuerdo en el proceso negociador del VII Convenio colectivo. Por ello, además de otras disposiciones, el laudo viene a ocupar el espacio del Convenio frustrado, rescatando de la pérdida de vigencia del VII Convenio colectivo, muchas de sus cláusulas, que se incorporan a este laudo arbitral, que en las referidas materias negociables, tiene plena eficacia general normativa, en cuanto sustitución del convenio fracasado. De ahí, que el contenido de este laudo, en cuanto que comporta la naturaleza del mismo, pueda ser modificado a través de mecanismos propios de nuestro sistema de negociación colectiva.

7. El apartado 7 de la petición de aclaración hace referencia a la nueva redacción de artículo 2 del VII Convenio colectivo, contenida en el apartado B) del laudo.

Como señala la mencionada solicitud, «interesa aclaración del laudo, en el sentido de que el ámbito personal del VII Convenio colectivo entre Iberia LAE, SAU, Operadora, y sus tripulantes pilotos, abarca a los tripulantes pilotos que forman parte de la plantilla de Iberia LAE, SAU, Operadora, y hayan sido contratados por la misma, presten sus servicios en ella, o en virtud de las previsiones del laudo, en su participada Iberia Express».

También en este punto el tenor del laudo no parece presentar muchas dudas interpretativas. El mismo tiene como ámbito personal de aplicación tanto a Iberia LAE, SAU, Operadora, como a Iberia Express, con sus correspondientes espacios autónomos de gestión, como a los pilotos que sucesivamente operan en ambas compañías. Claro está, en cada caso en los términos que el propio laudo contempla.

8. En el punto 8 del escrito de solicitud se pide aclaración «acerca del ámbito temporal del Convenio colectivo, y del laudo; apartado 2 del punto B del laudo».

A este respecto, como reconoce el propio demandante de aclaración, «la interpretación de la nueva redacción del artículo 3 del Convenio colectivo dispuesto por el laudo, parece inequívoca». Y efectivamente así se entiende por el árbitro que suscribe. El conjunto de disposiciones que integran este laudo, incluyendo, como es lógico, los contenidos incorporados del «Convenio colectivo» que se declaran vigentes, surtirán efecto desde la fecha de emisión del laudo, cesando en su vigencia el 31 de diciembre de 2014. Previsión ésta, que teniendo en cuenta, por el árbitro, la ultractividad prolongada que se hubiera podido derivar del VII Convenio, no contempla otro periodo de extensión de vigencia después de la referida fecha.

9. El apartado 9 del escrito de solicitud de aclaración se refiere a las previsiones del laudo relativas a los capítulos V y VI del Convenio colectivo.

Tratando de dar, de forma sistemática y breve, una respuesta aclaratoria, cabe señalar: A los pilotos que estén operando en Iberia Operadora les será de aplicación lo dispuesto en el laudo y las cláusulas normativas del VII Convenio que no se hayan considerado como no vigentes por aquél y, en concreto, los contenidos de los capítulos V y VII del VII Convenio, con las modificaciones establecidas por el laudo arbitral.

Por su parte, no serán de aplicación a los pilotos que operen en Iberia Express o se incorporen al grupo N, aparte de otros capítulos y cláusulas del VII C, los capítulos V y VI –Régimen de trabajo y descanso–.

En estos capítulos y materias, y a salvo de alguna cláusula que resulte expresa y directamente aplicable del contenido del laudo, la compañía negociará con la

correspondiente representación de los pilotos las condiciones específicas que han de regir en este ámbito. En tanto no se alcance un acuerdo, las decisiones de la dirección de la empresa deberán respetar las disposiciones establecidas en la normativa laboral, en la aeronáutica y en la de seguridad aérea.

Dichas reglas competenciales habrán de respetar las situaciones de transitoriedad que contempla el laudo, particularmente el régimen transitorio que, a falta de alcanzar los acuerdos con la representación de los pilotos arriba citados, es de aplicación a los pilotos que, en los diferentes niveles profesionales, se hayan incorporado con anterioridad a la vigencia de este laudo.

10. En lo que hace al punto 10 de la solicitud de aclaración, referente a algunas precisiones del laudo en cuanto al capítulo VII del Convenio colectivo, cabe señalar lo siguiente:

A lo largo de la normativa del laudo arbitral relativa a las retribuciones, contempladas en el capítulo VII del VII Convenio colectivo, se recogen regulaciones diferenciadas de las diferentes partidas económicas que integran las retribuciones de los Pilotos, en los diferentes ámbitos de relación y niveles.

Será, por consiguiente, en cada uno de los párrafos del laudo donde se especifiquen los cambios operados sobre las regulaciones del anteriormente vigente VII Convenio, sin que los criterios relativos a los eventuales incrementos o no de las partidas económicas sean en todos los conceptos los mismos.

Por supuesto que el laudo se mueve en pautas que faciliten la reducción de gastos para la mejora de una competitividad de la compañía. Y en esa idea algunos incrementos previstos se congelan y otros se modulan o se referencian en razón de la consecución de determinados objetivos. Todo ello con una clara y relevante diferenciación entre las retribuciones de los pilotos que operan, o van a operar, en Iberia Operadora y los que van a prestar sus servicios en el llamado grupo N o Iberia Express. Lo que se justifica en razones que se expresan a lo largo del referido laudo arbitral.

De otra parte, y en la misma idea de contención de gastos, en el supuesto hipotético de que un copiloto, procedente de Iberia Operadora y que vaya a soltarse como comandante en Iberia Express, pudiera estar percibiendo retribuciones que, en su conjunto, sean superiores a las que pudiera tener reconocidas como comandante de ésta, las mantendrá ad personam, absorbiendo los sucesivos incrementos económicos que pudieran producirse por su progresión profesional en este último puesto.

Con relación a partidas no mencionadas en el laudo, como las dietas, respecto a los pilotos que operen en Iberia Operadora se estará a lo establecido a la normativa que les resulte de aplicación, debidamente interpretada por la doctrina judicial que resulte aplicable.

En lo que hace a los pilotos del grupo N o Iberia Express, las dietas habrían de acordarse con la presentación de las mismas, siendo de aplicación mientras no se llegue a un acuerdo la normativa laboral general.

11. El apartado 11 del escrito de solicitud de aclaración, referente al régimen retributivo previsto en el laudo para los tripulantes pilotos de Iberia LAE, SAU, Operadora que presten servicios en Iberia Express, manifiesta una clara confusión entre lo que es una petición de aclaraciones y un escrito de alegaciones. Estas podrán, en su caso, formularse, pero dentro del marco jurídico-procedimental oportuno. De otra forma, suponen una extraña, e inadecuada, solicitud al árbitro al objeto de que confirme o, lo que no sería ni fácil de entender ni jurídicamente correcto, rectifique el contenido del laudo.

Por eso, sin entrar en el fondo de dichas consideraciones, que no deben «contaminar» la petición de aclaración concreta, el árbitro identifica la petición de «aclaración del laudo en el sentido de que las previsiones retributivas para los tripulantes pilotos de Iberia Operadora que presten servicios en Iberia Express han de ser entendidas como una garantía retributiva asumida por Iberia Operadora quien, en su caso, habría de complementar, hasta dicha garantía, las retribuciones percibidas en Iberia Express por los tripulantes pilotos de Iberia Operadora que presten sus servicios en la misma».

La respuesta, como es obvio, ha de ser negativa pues Iberia Express, en principio, va a contratar como copilotos, a personas que, procediendo del escalafón compartido, no han operado todavía en Iberia Operadora.

Este paso de las compañías de operación también se produce, como es lógico, en los copilotos de Iberia Operadora que se quieren soltar como comandantes en Iberia Express. En principio, dichos comandantes recibirán una retribución total no inferior a la del puesto precedente, de copiloto en Iberia Operadora. En todo caso, las reglas retributivas se acomodarán a lo que el laudo establece, correspondiendo a la Empresa concreta en la que presten su actividad los pilotos satisfacer las retribuciones debidas.

12. La 12 y última petición de aclaración, afecta a las previsiones del laudo relativas a los capítulos VIII, IX, X, y XI del VII Convenio colectivo. En concreto, «interesa que se aclare la aplicación de las previsiones contenidas en los capítulos VIII a XI a los pilotos procedentes de Iberia Operadoras que prestan sus servicios en Iberia Express».

En este punto, el árbitro que suscribe ha tenido que dictar una resolución arbitral que, en razón del amplísimo objeto del conflicto que le sirve de fundamento, es, también de gran amplitud y prolijidad.

Por ello, en el contenido del laudo ha supuesto algunas disposiciones, con contenido propio y preciso en diversas materias. Sin embargo, este árbitro no desconoce que la complejidad de las normas a aplicar y, en particular, la necesaria adecuación del VII Convenio colectivo, a la nueva y distinta realidad empresarial que el laudo aborda, hace muy difícil la consideración individualizada de los ajustes que en el nuevo marco normativo resultan precisos.

En este contexto, teniendo en cuenta el tenor literal del laudo, parece claro que los pilotos procedentes de Iberia Operadora que pasen a operar a Iberia Express mantendrán los derechos y obligaciones recogidos en los capítulos VIII a XI del VI Convenio colectivo, con la eventual incidencia en los mismos de lo dispuesto en otras regulaciones del laudo.

No obstante, parece oportuno señalar que, por ejemplo, de no establecerse en esta última compañía un sistema de transporte de Pilotos, estos tendrán derecho a las compensaciones correspondientes. Todo ello, sin perjuicio de la deseable negociación entre los representantes de los pilotos y la representación de Iberia Express sobre estas materias.

Son estas las aclaraciones que, sobre algunos puntos del contenido del laudo Arbitral Obligatorio de 24 de mayo de 2012, y a solicitud de la representación de Iberia, L.A.E., S.A.U. Operadora, por escrito de 30 de mayo, dicto en Madrid a 12 de junio de 2012. Fdo. Jaime Montalvo Correa.

ANEXO

Corrección de errores materiales de redacción

El árbitro que suscribe considera conveniente adjuntar a la precedente Resolución Aclaratoria una corrección de errores materiales producidos en la transcripción del texto, facilitando, de este modo, una más correcta comprensión del mismo.

En consecuencia, se proponen las siguientes modificaciones:

Página 3, primera línea donde dice: «2001», debe decir: «2004».

Página 11, primer párrafo, tercera línea, donde dice: «negociados», debe decir: «negociador».

Página 16, penúltimo párrafo, línea segunda, donde dice: «Líneas Aéreas de España, S.A.», debe decir: «Líneas Aéreas de España, S.A.U.»

Página 17, párrafo tercero, séptima línea; se suprime el guión después de la palabra «actuación».

Página 18, novena y décima líneas, donde dice: «... se admite asumir este aumento de trabajo sin coste alguno...», debe decirse: «... este aumento de trabajo se llevará a cabo sin coste alguno...».

Página 19, al final del párrafo tercero y a continuación de «Instrucción», añadir, «Todo ello con relación al período de tiempo en el que estén desempeñando dichas funciones».

Madrid, 13 de junio de 2012.—Jaime Montalvo Correa.