# III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

**2800** *Resolución de 7 de marzo de 2013, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el laudo arbitral en el conflicto planteado entre Iberia LAE, SAU, Operadora, y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas.*

Visto el laudo arbitral dictado el día 21 de diciembre de 2012 por don Jaime Montalvo Correa en el conflicto planteado entre la empresa Iberia LAE, SAU, Operadora (Código de convenio n.º 90100020032012), 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.

Por ello, 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 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 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, 7 de marzo de 2013.–El Director General de Empleo, Xavier Jean Braulio Thibault Aranda.

**LAUDO ARBITRAL DICTADO 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**

Con fecha 21 de noviembre de 2012, y por la Secretaría de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, se me dio traslado de la copia literal de la Sentencia de la precitada Sala número 0122/2012, de 2 de noviembre de este año, dictada en el Procedimiento 0000178/2012, por demanda presentada por la Compañía de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.U., sobre impugnación del Laudo Arbitral dictado por el que suscribe, el 24 de mayo de 2012.

En la referida sentencia, y en su Fundamento de Derecho número 8, se afirma:

«En razón de todo lo expuesto, procede declarar la nulidad del laudo impugnado y, atendiendo a la solicitud subsidiaria de SEPLA en fase de conclusiones definitivas, ordenar que se retrotraiga el procedimiento arbitral al momento en que se cometió la infracción *in procedendo,* por no haber dado audiencia a Iberia Express para que alegara lo que a su derecho conviniera, en orden a que el árbitro dicte nuevo laudo que tenga efectivamente presentes estas alegaciones.»

cve: BOE-A-2013-2800

En virtud de lo cual, el fallo resuelve: «Declaramos la nulidad del laudo debiendo retrotraerse las actuaciones del procedimiento arbitral al momento previo a dar audiencia a las partes, para dar audiencia a Iberia Express».

En respetuoso cumplimiento de la sentencia, una vez conocida por el árbitro, se desarrollaron las actuaciones ordenadas.

A tal efecto, en las fechas 30 de noviembre, 4 de diciembre y 11 de diciembre, todos ellos de 2012, se remitieron por este árbitro escritos dirigidos a la Subsecretaría de Empleo y Seguridad Social, solicitando que diera traslado de la citación del mismo árbitro a Iberia Express, S.A.U., y al resto de las partes afectadas, todo lo cual al objeto de dar debido cumplimiento del fallo de la precitada Sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional.

Finalmente, se accedió por la precitada Subsecretaría a la solicitud del árbitro, citándose a la representación de Iberia Express, S.A.U. el pasado día 13 de diciembre de 2012, formalizando su audiencia a partir de las 9:30 horas de la mañana. Asimismo, y a continuación, fueron citadas las representaciones de los Tripulantes Pilotos de la precitada compañía y conjuntamente con las representaciones de Iberia Express, S.A.U. y sus pilotos, los representantes de Iberia LAE, Operadora, S.A.U. y del SEPLA y de la Sección Sindical de esta organización en Iberia, Operadora, S.A.U.

Todos ellos, en las respectivas reuniones debidamente formalizadas, presentaron las alegaciones que tuvieron por conveniente para la más adecuada valoración de sus posiciones.

Cumplido por el árbitro que suscribe el mandato judicial procedimental, y debidamente analizados y ponderados los elementos de juicio, se dicta el presente laudo arbitral:

Como señalara el Acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 27 de abril de 2012, «considerando que la huelga que viene desarrollándose desde el pasado 18 de diciembre de 2011 por los tripulantes pilotos de la empresa Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, con sucesivas nuevas convocatorias efectuadas los días 7 y 29 de diciembre de 2011, 13 y 31 de enero de 2012, 2 y 27 de marzo de 2012, tienen motivos comunes o similares asociados a la creación de Iberia Express o a la cesión de actividad de aviones a dicha filial de Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, a la cesión de actividad de otras compañías y a la obstrucción en la negociación del VIII Convenio colectivo entre la empresa y los Tripulantes Técnicos Pilotos y están dando lugar a que se dé el supuesto de duración prolongada de la huelga o se deriven graves consecuencias de la misma, con las consecuencias sociales y económicas que dicha situación comporta, el Gobierno, a propuesta de la Ministra de Empleo y Seguridad Social, y con fundamento en el artículo 10, párrafo primero, del Real Decreto Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, según redacción derivada de la sentencia del Tribunal Constitucional número 11/1981, acordó:

«Primero.

Teniendo en cuenta las consecuencias de la huelga declarada en la empresa Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, en aplicación de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 10 del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, se establece un arbitraje obligatorio como medio de solución de la huelga declarada.

Segundo.

En el plazo máximo de 24 horas las partes procederán de común acuerdo a la designación un árbitro. Transcurrido el citado plazo sin que se haya logrado acuerdo al respecto, el árbitro será designado por el Ministerio de Fomento en el plazo de las 24 horas siguientes; a fin de garantizar la imparcialidad del arbitro, dicho Departamento someterá con carácter previo a las partes el nombre de la persona a designar, pudiendo aquellas en el plazo anteriormente citado realizar cuantas alegaciones estimen oportunas en relación con su imparcialidad.

cve: BOE-A-2013-2800

Tercero.

La decisión del arbitraje habrá de resolver en equidad cuantas cuestiones se hayan suscitado en el planteamiento y desarrollo de la huelga.

Cuarto.

El árbitro dictará su decisión, previa audiencia de las partes, en el plazo de diez días a contar desde la fecha de su designación conforme a lo establecido en el presente acuerdo.

Quinto.

El presente acuerdo se notificará a la organización sindical convocante de la huelga (SEPLA) y a la empresa Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora.»

Una vez producida la notificación formal del presente acuerdo a las precitadas partes implicadas, y transcurrido el plazo reconocido en el Apartado Segundo arriba citado sin la designación por acuerdo de los mismos de un árbitro, la Ministra de Fomento por Orden de 29 de abril de 2012, resolvió «Designar a don Jaime Montalvo Correa, como árbitro en relación con la huelga declarada en la empresa Iberia, L.A.E., S.A.U., Operadora».

En todo caso, de conformidad con el mencionado Acuerdo del Consejo de Ministros, y «a fin de garantizar la imparcialidad del árbitro», se sometió con carácter previo a las partes, dentro del referido plazo, el nombre del árbitro propuesto «pudiendo aquéllas en (el mismo)... realizar cuantas alegaciones estimen oportunas en relación con su imparcialidad». A este respecto, Iberia LAE Operadora, S.A.U. y el SEPLA y su sección sindical en ésta, que fueron los sujetos citados, no hicieron alegación de objeción alguna, lo que ratificaron, formalmente y por escrito, en la oportuna fase de audiencia.

El mismo día 29 de abril fue notificada al árbitro que suscribe tanto el Acuerdo del Consejo de Ministros como la Orden de la Ministra, de designación.

A tenor del acuerdo de 27 de abril, el árbitro disponía de diez días «a contar desde la fecha de su designación». No obstante, convocado por el mismo el trámite de audiencia e iniciado el análisis y consideración de los numerosos documentos, informaciones y, sobre todo, celebrados sucesivos encuentros con las partes interesadas, el árbitro que suscribe, recogiendo la opinión conforme de las mismas, procedió a solicitar al Gobierno «una petición de prórroga cuando menos por el mismo plazo de diez días», lo que se acompañó con escritos de conformidad de las respectivas partes. Solicitud que fue aprobada por el consejo de Ministros del pasado 11 de mayo.

Una vez cumplidas las formalidades de esta actuación, con citación de las partes para el consiguiente trámite de audiencia el 30 de abril, y dentro de los plazos establecidos, se dictó el Laudo Arbitral de 24 de mayo de 2012 («BOE» de 28 de junio de 2012) –que fue objeto de impugnación, tal y como se ha señalado con anterioridad.

A continuación, con fecha 30 de mayo de 2012 se me dio traslado por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social –en mi condición de árbitro en el conflicto planteado entre la empresa Iberia LAE Operadora, S.A.U. y el Sindicato 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, suscrita únicamente por Iberia LAE, Operadora, S.A.U., por medio de su Consejero Delegado.

A tal solicitud dio respuesta la Resolución Aclaratoria de 12 de junio de 2012 («BOE» 28 de junio).

En otro orden de cosas, el 22 de junio del mismo año 2012, Iberia LAE Operadora, S.A.U., presentó ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional demanda contra el SEPLA, su Sección Sindical en la mencionada empresa, y el Ministerio Fiscal, impugnando el tantas veces citado Laudo Arbitral de 24 de mayo.

cve: BOE-A-2013-2800

A este respecto, la sentencia de la meritada Sala de 17 de octubre de 2012, resolvió: «Estimamos de oficio la excepción de falta de litisconsorcio pasivo necesario, y decretamos la nulidad de actuaciones con retroacción al momento de admisión de la demanda (...)».

Por fin, por demanda presentada el 6 de julio por la Compañía de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.U., se solicita, también, la impugnación del Laudo Arbitral de 24 de mayo, atendiendo a una serie de motivos de fondo y de forma. La Sentencia número 0122/2012, de 2 de noviembre, de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, estimó parcialmente, y por motivos exclusivamente formales, la referida demanda, ordenando al árbitro la retroacción de las actuaciones del procedimiento arbitral al momento previo a dar audiencia a las partes, para dar audiencia a Iberia Express.

Convocadas las representaciones de Iberia Express, S.A.U., sus tripulantes, así como las de Iberia LAE Operadora, S.A.U., y el SEPLA y su Sección Sindical en esta empresa, el día 13 de diciembre se celebró el trámite de audiencia, en los términos antes señalados.

Iniciada la audiencia en el día y hora señalados, en los locales de la calle Pío Baroja, 6 de Madrid, de la Dirección General de Empleo, y con el apoyo y asistencia del Ministerio en la grabación de las correspondientes sesiones, el árbitro, que levantó acta de comparecencia firmada por las representaciones presentes, dio la bienvenida a los representantes de la Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A. (en adelante «Iberia Express»), agradeciéndoles su presencia en el desarrollo del trámite de audiencia, llevada a cabo en cumplimiento de la Sentencia 0122/2012, de 2 de noviembre pasado, de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional.

En dicho acto, la representación de Ibera Express dio lectura a un escrito, de fecha 12 de diciembre, dirigido al árbitro en el que, por una serie de razones que, en el referido escrito se numeran, se «considera (que) con la carta enviada por Vd. Y recibida en el día de hoy, nuevamente se estarían vulnerando sus derechos constitucionales a la legítima defensa, si permitiese su actuación como árbitro en este procedimiento comunicado...»

En definitiva, se realizan una serie de consideraciones relativas a la capacidad e, incluso, a la imparcialidad del árbitro, que concluyen –según manifiesta el punto séptimo del referido escrito– en que «Iberia Express no puede reconocerle como árbitro, no habiendo tenido siquiera la posibilidad de recusarle, por lo que cualquier actuación por su parte, arrogándose nuevamente dicha condición, volvería nuevamente a lesionar los derechos constitucionalmente garantizados a Iberia Express, lo cual conllevaría de nuevo a la interposición de las pertinentes acciones judiciales ante los diferentes órdenes jurisdiccionales según se considere». A la vista de dichas manifestaciones, realizadas en el desarrollo de la correspondiente audiencia, el árbitro, además de reiterar su agradecimiento por la colaboración de la representación de Iberia Express en el mejor cumplimiento de lo resuelto por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, expresó como, sin perjuicio del derecho de las partes de manifestar cuanto a sus intereses y derechos estimen conveniente, no podía asumir, en modo alguno, los planteamientos y peticiones expresadas oralmente y recogidas en el documento entregado. En todo caso, el árbitro que suscribe afirma que las presentes actuaciones –al igual que las subsiguientes– encuentran su total apoyo y fundamento en el más respetuoso y leal cumplimiento *«od Uterem»* de la, tantas veces citada, Sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional de 2 de noviembre pasado, cuyos claros y firmes términos hemos recogido al inicio del presente escrito.

En otro orden de cosas, y desde el punto de vista de facilitar la posición de Iberia Express en este procedimiento, su representación solicitaba el «traslado... del expediente arbitral con la documentación que obre en el mismo, y le conceda un plazo más amplio y suficiente para poder aportar la documentación por Vd. Requerida y formular las alegaciones que a su derecho convengan y estime pertinentes».

Respecto de la primera petición, es obvio que en un procedimiento como éste los elementos esenciales del mismo son los acuerdos del Consejo de Ministros, de decisión de acudir al arbitraje obligatorio, de propuesta de nombramiento de un árbitro por las partes, etc., actuaciones todas ellas que, por su naturaleza, han sido recogidas en el «BOE»

cve: BOE-A-2013-2800

(en todo caso en el del 28 de junio pasado en sus páginas 45891 y 45892) y, por supuesto, otros datos esenciales del presente laudo se recogen en la Sentencia de la Audiencia Nacional, que está en el origen de estas actuaciones y que sirve de fundamento a esta fase procedimental. En todo caso, tras diversos contactos con las representaciones de esta empresa este árbitro entiende que la cuestión ha quedado satisfactoriamente aclarada.

En lo que se refiere a la ampliación del plazo para el dictado del laudo, a efectos de poder articular mejor las alegaciones y preparar la documentación que esa parte estima conveniente, el árbitro formuló, de acuerdo con las otras representaciones intervinientes en estas actuaciones una petición al Gobierno, en dicho sentido, petición que fue aceptada por éste en la reunión del Consejo de Ministros del pasado 14 de diciembre.

Por fin, y en otro orden de cosas, la representación de la empresa Iberia Express informó directamente al árbitro, lo que se recoge en el escrito entregado antes mencionado, la previsible no asistencia de la representación de los Tripulantes Pilotos de Iberia Express que también habían sido convocados en estas actuaciones. Y ello, según la referida representación empresarial, por no existir la referida representación.

En relación con lo anterior, a partir de las 10:30 de la mañana del mismo día 12, el árbitro hizo una llamada formal a la referida representación de Tripulantes Pilotos al efecto de que pudieran evacuar el correspondiente trámite de audiencia.

Transcurrida una hora desde la citación, no se hizo acto de presencia ninguna persona reivindicando dicha representación.

El mismo día 12, a las 11:30 y en el mismo lugar, fueron citados para un acto de audiencia todas las potenciales representaciones, de significación par a este procedimiento: así, de las dos anteriormente citadas, la representación de Iberia LAE, Operadora SAU (en adelante también expresada como Iberia Operadora), el SEPLA y la Sección Sindical de éste en la misma. A dicho trámite asistieron todas las representaciones salvo la de Tripulantes Pilotos de Iberia Express, ya mencionada, levantándose al igual que en las comparecencias anteriores, la respectiva acta, firmada por las partes comparecientes y el árbitro. Al igual que en las comparecencias precedentes, su desarrollo de intervenciones fue objeto de grabación, lo que sirve de complemento esencial a las correspondientes Actas.

Durante esta sesión Iberia Express reiteró su posición recogida en el escrito arriba mencionado. Por su parte, la representación del SEPLA cogió la palabra, para manifestar su queja por la restricción o limitación que al derecho constitucional de huelga de sus representados supone el actual proceso, a partir de la decisión de someter el conflicto existente con Iberia Operadora a este procedimiento arbitral obligatorio, situación que se prolonga a partir de la Sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de noviembre ya citada.

En otro orden de cosas, expresó la importante reducción de los derechos de los pilotos que suponía el referido laudo. Por fin, manifestó la preocupación de su organización por la situación actualmente existente en su Compañía.

A continuación, hizo uso de la palabra el representante de Iberia Operadora, su Director de Recursos Humanos, el cual, tras manifestar, en términos de evidente amabilidad, su consideración personal por el convocante, dio lectura a un escrito, de fecha 13 de diciembre, dirigido a don Jaime Montalvo Correa, en el cual y a largo de ocho apartados, deja constancia de determinados extremos, los cuales, no obstante su extensión, merece la pena recoger en sus párrafos principales:

*«1. Discrepamos de su afirmación de que la Sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de noviembre de 2012 le haya sido notificada. No ha existido un acto formal de notificación, sino, hasta donde nos consta, una simple comunicación de la sentencia a quien fue árbitro en el conflicto que estuvo en el origen de la misma, a efectos de simple conocimiento o, si se quiere, de mera cortesía.*

2. Usted no fue parte en el proceso tramitado ante la Audiencia Nacional, y por tanto carece de cualquier título jurídico para ejecutar la Sentencia referida.

cve: BOE-A-2013-2800

3. La declaración de nulidad de un laudo arbitral, exige, para que se reproduzca el arbitraje, bien la renovación del compromiso arbitral entre las partes, bien, en caso de arbitraje obligatorio la adopción de un nuevo acuerdo al respecto por el órgano competente. A falta de llo, usted no ostenta la condición de árbitro. El árbitro no es un órgano permanente y una vez emitido el laudo arbitral (y, en su caso, la aclaración solicitada del mismo), se pierde la condición de árbitro. Una sentencia no puede hacer revivir un mandato arbitral ya caducado. Y en todo caso, dicha sentencia se refiere siempre al árbitro como figura, no a Vd. Nominativamente.

4. **Queremos dejar constancia expresa, pues, de que no reconocemos la existencia de mandato arbitral alguno a su favor.**

5. **Con independencia de ello, consideramos, en términos de defensa y con los debidos respetos, que carece Vd., en las circunstancias actuales de la imparcialidad y la neturalidad requeridas para la acutación arbitral que pretende llevar a cabo.** No sólo ha quedado objetivamente contaminado, son que el desarrollo de los acontecimientos, tanto en el terreno procesal como extraprocesal, incluidas las manifestaciones del SEPLA haciendo referencia a que procedería Vd. A dictar el mismo laudo, una vez oídas todas partes, no nos permite aceptar que reúna en estos momentos las condiciones de imparcialidad requeridas.

6. De este escrito damos traslado a la autoridad que le nombró, la Ministra de Fomento, para su conocimiento y traslado al órgano que decidió el arbitraje, el Consejo de Ministros, al objeto de que se aclare expresamente is el procedimiento arbitral ha de reproducirse y, en su caso, se adopte la decisión pertinente al respecto, y se proceda al nombramiento de un nuevo árbitro on garantía de imparcialidad en cumplimiento de la legislación y doctrina constitucional de preceptiva aplicación.

7. Le instamos, formalmente, a que se abstenga de llevar a cabo cualquier actuación que pretenda dar cumplimiento, como se indica en su carta, al fallo de la sentencia de la Audiencia Nacional. Y ello mientras por el Consejo de Ministros y por la Ministra de Fomento no se adopten las decisiones pertinentes.

8. En todo caso, y cautelarmente, de mantener su pretensión, sin perjuicio del ejercicio de las acciones pertinentes, ante los diversos órdenes jurisdiccionales, por parte de Iberia LAE, SAU. Operadora, le requerimos para que nos dé traslado del expediente arbitral (documentación aportada por las partes, actas de las reuniones celebradas, referencia de los encuentros formales e informales, mantenidos con los interesados o con sus representantes) y nos conceda un plazo suficiente para la formulación de alegaciones»...

Sin tratar de convertir un procedimiento de esta naturaleza en un trámite semejante al de la Contestación en un procedimiento jurisdiccional, que este árbitro considera lógicamente inadecuado, se entiende conveniente dar la más satisfactoria respuesta a las cuestiones que esta parte ha entendido oportuno plantear. En todo caso, el citado documento y de las intervenciones subsiguientes expresan claramente un planteamiento que al árbitro que suscribe le resulta claramente incompatible con el contenido del mandato de la Sentencia del 2 de noviembre, tantas veces citada. Por señalarlo de forma breve y precisa:

La Secretaría de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, le dio traslado a este árbitro el día 21 de noviembre de la «Cédula de Notificación» de la Sentencia del día 2 de noviembre a la que nos venimos refiriendo. Y en el último de sus párrafos dice de manera expresa «y para que sirva de notificación en forma expido la presente cédula». Se entiende que sobran más comentarios.

En dicha Sentencia, como vimos y expusimos al inicio del presente escrito, la Sala resuelve que el árbitro que emitió el laudo de 24 de mayo pasado incurrió en un defecto procedimental esencial y –esto es lo más relevante a los efectos de lo que aquí importa–, que ha de subsanarlo retrotrayendo las actuaciones al momento de la apertura del trámite de audiencia de las partes, para convocar al mismo a iberia Express. El tenor de la Sentencia resulta, por tanto, inequívoco y como recordara el viejo brocardo *«In claris non fit interpretatio».*

cve: BOE-A-2013-2800

Por consiguiente, ha de entenderse que el árbitro que suscribe no deba sino anteponer el respeto riguroso al cumplimiento de la decisión judicial a una dejación de sus funciones y responsabilidades en este procedimiento, sobre la base de atender argumentaciones que, aunque escuchadas con respeto, carecen, de la menor consistencia jurídica y, en cualquier caso, parten de la negación de los mandatos esenciales de la Sentencia de 2 de noviembre. De argumentaciones que desconocen el carácter ejecutivo de las sentencias dictadas en procedimientos de impugnación de convenios colectivos (art. 166.2 Ley Jurisdicción Social) que es el marco procesal por todos aceptado, que convierte las Notificaciones, como hemos visto, en «simple comunicación»..., a efectos de simple conocimiento o, si se quiere, de mera cortesía, que confunde los conceptos de parte y de árbitro. Que pretenden desde apreciaciones, solamente subjetivas y carentes de justificación alguna, la falta de imparcialidad del árbitro, al que se le propone una curiosa fórmula de abstención. Que, de forma difícil de comprender, establecen la «contaminación del árbitro» por supuestas manifestaciones de alguna de las partes.

Además de lo anterior especial consideración debe merecer la llamada a la abstención desde planteamientos aparentemente recusatorios que se contienen en el escrito presentado por Iberia (como, de algún modo, en el correspondiente a Iberia Express).

Las razones que se alegan, además de negar al que suscribe la condición de árbitro por entender, desde posiciones voluntaristas que su mandato arbitral está vencido, la petición de abstención se fundamente en la falta de imparcialidad del árbitro que suscribe.

A este respecto, dicho sea con todo el respeto y con la inexcusable modestia que han de regir estas actuaciones, el árbitro que suscribe desde su propia elaboración científica, su práctica en actuaciones de esta naturaleza y su propia condición hasta fechas recientes, de la Presidencia de la Corte Española de Arbitraje, ha de conocer –y recordar– aunque sea de manera sucinta, los principios y motivos que pueden fundamentar la abstención –y recusación– de cualquier árbitro, y que están recogidos básicamente en la normativa arbitral, que a este efecto puede servir supletoriamente, en concreto en el art. 17 de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre de arbitraje y en la doctrina y jurisprudencia existentes al efecto *(Vid.* Los «Comentarios a la Ley 60/2003, de 23 de diciembre de arbitraje», dirigida por J. Barberí, pp. 369 y siguientes), siempre a partir de los criterios desarrollados desde antiguo en el ámbito jurisdiccional de gran valor orientativo en arbitrajes–obligatorios y propuestos por el Gobierno como el presente–. Desde cualesquiera de los criterios y principios establecidos al respecto, las alegaciones formuladas en el documento de Iberia Operadora resultan, dicho sea con todos los respetos, muy poco consistentes.

Todo lo cual, sin necesidad de repetir lo señalado con respecto a la petición de la representación de Iberia Express, antes mencionada, en lo que hace al traslado del expediente arbitral y a la ampliación del plazo para la formulación de alegaciones. Precisamente, el árbitro que suscribe ha atendido con todo interés, esta última petición a partir de la formalización del correspondiente escrito en tal sentido pro las partes, concretándolo en una solicitud, aceptada por el Consejo de Ministros, de una ampliación de plazo.

En conclusión, estas alegaciones pretensiones y propuestas, que se incorporaron por alguna de las partes al trámite de audiencia, no pueden conducir al árbitro que suscribe, sin incurrir en seria irresponsabilidad a ignorar o incumplir el literal y riguroso cumplimiento del mandato judicial inequívocamente expresado en la Sentencia de 2 de noviembre ya citada, subsanando cualesquiera defectos procedimentales anteriores.

A partir de la petición de las diferentes partes en este procedimiento, el arbitro que suscribe solicitó del Gobierno a través de la Ministra de Empleo y Seguridad Social la ampliación del plazo para la emisión del laudo, lo que fue acordado por el Gobierno el pasado día 14 de diciembre.

Durante los días siguientes a la comparecencia anteriormente referida, el árbitro ha mantenido algunos contactos telefónicos y directos con diversas representaciones, en orden a facilitar la exposición de las alegaciones de las mismas y de sus puntos de vista, contribuyendo, de este modo, al contenido del laudo a dictar en lo esencial, estos

cve: BOE-A-2013-2800

encuentros y recepción de distintos documentos resulta de la insistente petición que el árbitro ha realizado en las sesiones de comparecencia y en las restantes reuniones celebradas, ofreciendo a las partes su absoluta disponibilidad y solicitando colaboración para el mejor conocimiento de circunstancias y datos que pudieran ser relevantes para la resolución arbitral. Especial importancia revisten, como es fácil de entender, todos estos intercambios y reuniones con las representaciones de Iberia Express, cuya incorporación a este procedimiento de audiencia ha sido, sin duda, de importancia para la resolución arbitral que aquí se dicta. El árbitro que suscribe quiere manifestar, a este respecto, el espíritu de colaboración y la gran profesionalidad encontrados en los responsables de Iberia Express, a lo largo de los distintos encuentros celebrados con los mismos. Todo lo cual confirma la importancia de este tramite de subsanación de la falta de audiencia ordenado por la Sala al árbitro. Como es fácil de entender, de todas estas actuaciones se han derivado nuevos contenidos en este laudo arbitral, que tienen fundamentalmente que ver con la actividad a prestar, y los términos de dicha prestación por Iberia Express.

Después de algunos contactos telefónicos, el domingo 16, el árbitro mantuvo un amplio contacto con el Consejero Delegado de Iberia Express, al objeto de poder entender mejor su posición en este procedimiento y de preparar mejor una larga reunión celebrada en los locales de la propia empresa a lo largo del día siguiente. En este punto, creo oportuno subrayar el interés de las citadas reuniones en la conformación de una mejor solución arbitral. Asimismo, el pasado martes el árbitro celebró una reunión con los responsables de la asesoría jurídica de la referida empresa para perfilar otros aspectos que ellos consideraban de interés. También durante el miércoles 19, el árbitro ha celebrado reuniones, a petición de los mismos, con las representaciones del SEPLA y de Iberia Operadora, en concreto con personas representativas en las presentes actuaciones. Y este árbitro quiere agradecer la presencia y el tono especialmente constructivo de las partes, cuando menos en los actos dotados de menos formalidad, siempre importantes, en opinión de este árbitro, en actuaciones de esta naturaleza que revisten no pocos componentes de proximidad con los procesos negociadores del ámbito laboral.

Cumplidas las formalidades de este procedimiento y dentro de los plazos pertinentes, se dicta el presente laudo arbitral, sobre la base de los siguientes

## Antecedentes

Primero.

El 31 de diciembre de 2004 finalizó la vigencia del laudo arbitral dictado para la resolución del conflicto y la huelga declarada por la representación sindical de los Tripulantes Pilotos (SEPLA) en la empresa Iberia L.A.E. S.A. Antes de la finalización de dicha vigencia, el laudo fue oportunamente denunciado, como condición para el inicio de un nuevo proceso negociador.

Segundo.

El 20 de abril de 2009 la Dirección de Iberia L.A.E., S.A., y la sección sindical del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), suscribieron el VII Convenio colectivo entre la referida empresa y sus tripulantes pilotos («BOE» de 9 de mayo). El referido Convenio entraba en vigor –retroactivamente– el 1 de enero de 2005 y extendía su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2009.

Como quiera que en esos momentos la compañía Iberia estaba en un importante proceso de fusión, que culminará en enero de 2011, el referido Convenio contiene algunos anexos –como el 10– con normas específicas referentes al desarrollo de la producción y mantenimiento de puestos de trabajo, que específicamente contempla los escenarios de consolidación empresarial. Regulaciones que, con características propias, aparecen en otros Convenios suscritos con otros colectivos de la empresa en este período de tiempo.

cve: BOE-A-2013-2800

Tercero.

Denunciado el VII Convenio el 28 de octubre de 2009 y constituida la Comisión Negociadora el 24 de noviembre del mismo año, a lo largo de 2010 se mantuvieron numerosas reuniones de la misma, con planteamientos de propuesta con diferentes escenarios estratégicos de actuación de la compañía, especialmente en lo que se refiere a las operaciones de corto y medio radio.

En un principio, se puso sobre la mesa la creación de una nueva compañía de bajo coste, manteniéndose este diseño hasta principios de abril de 2010. En aquel momento se abrió un nuevo planteamiento que suponía realizar la actividad de corto y medio plazo dentro de Iberia (Ibexpress), en condiciones competitivas con las compañías de bajo costo, centrándose la negociación, desde entonces, en dicho escenario. A mediados de enero de 2011 se produjo una situación de bloqueo en la misma, sin que fuera posible alcanzar un acuerdo entre las partes.

Parece evidente que este proceso negociador resulta afectado por el nuevo escenario que presenta la fusión en enero de 2011 con British Airways, materializada a través de una nueva sociedad «Internacional Consolidated Airlines Group, S.A. (I.A.G.)», que se convirtió en propietaria de las dos aerolíneas, manteniendo ambas su identidad y las operaciones. Esta nueva sociedad se configura como la compañía Holding de British Airways e Iberia. Inicialmente posee el 100% de los derechos económicos de ambas compañías fusionadas y el 49,9% de los derechos de voto, permaneciendo el restante 50,1% en manos de los dos estructurales, de nacionalidad británica y española respectivamente, necesarios para preservar los derechos de tráfico de las dos aerolíneas.

Cuarto.

A la vista de la imposibilidad de llegar a un acuerdo y para dar una solución a la grave situación de pérdidas que se estaban produciendo en el citado ámbito de actividad, la representación de Iberia retomó el proyecto de creación de un operador de corto y medio radio, gestionado por Iberia pero con autonomía de gestión y una estructura de costes adecuada, que permitiera competir en el sector y hacerlo viable. De este modo, el 5 y 6 de octubre los consejos de Iberia e IAG acordaron el lanzamiento de Iberia Express.

Quinto.

El 15 de noviembre de 2011 la Dirección de Iberia remite al SEPLA una propuesta de calendario de reuniones capaz de reencauzar la negociación colectiva que llevaba paralizada durante mucho tiempo. Asimismo entrega al SEPLA una plataforma de la Dirección para el referido proceso. Como dice el escrito que estamos mencionando: «Suscritos... los Convenios colectivos de Tierra y de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, se hace necesario continuar la negociación del Convenio colectivo de Tripulantes Pilotos en el menor plazo posible, acordando las medidas de productividad y costes... A esos efectos la empresa propone una negociación sobre los aspectos y con el contenido que a continuación se indica...».

Sexto:

Con fecha 7 y 29 de diciembre de 2011, 13 y 21 de enero de 2012 y 2 de marzo del mismo año, la sección sindical del SEPLA en Iberia convocó huelgas del colectivo de tripulantes técnicos de vuelo (pilotos), respectivamente para los días 18 y 29 de diciembre de 2011, 9 y 11 de enero de 2012, 25, 27 y 30 de enero de 2012, 13, 17, 20, 24 y 29 de febrero de 2012 y para los días 16, 19, 23, 25, 26 y 30 de marzo de 2012, 2, 4, 9, 13, 16, 20, 23 y 30 de abril de 2012 y 2, 4, 7, 11, 14, 18, 21 25 y 28 de mayo de 2012. En las sucesivas convocatorias se alegan por el Sindicato convocante determinados motivos, destacadamente «la creación por parte de Iberia de una compañía Aérea low cost, denominada compañía de Corto y Medio Radio Operadora Iberia Express, S.A., a los que cederá parte del corto y medio radio, que hasta ahora realizan los Pilotos de Iberia, lo cual

cve: BOE-A-2013-2800

supondría afectar gravemente la propia actividad de dichos pilotos, su promoción y progresión y poner en riesgo el futuro de los puestos de trabajo de los mismos, y la vulneración del anexo 10 del Convenio colectivo, la programación conjunta y la Disposición Final Quinta en cuanto a la no segregación de la operación de vuelo en Iberia». Motivos a los que se añaden otros relacionados con la carencia de aviones de la actual flota y otras circunstancias cuya cesación constituye objeto de las referidas convocatorias.

Séptimo.

A la vista de tales convocatorias y de su realización efectiva, con gran incidencia en la actividad de Iberia y del Sector aéreo en su conjunto, se mantuvieron reuniones por parte de los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento, los días 8 y 12 de marzo de 2012, con el Consejero Delegado de Iberia Líneas Aéreas de España S.A.U., Operadora y el Presidente de la sección sindical del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) en Iberia, con el fin de intermediar entre las partes, ante la nueva convocatoria de huelga prevista a partir del día 16 de marzo de 2012.

Octavo.

En el marco de dichos encuentros, la sección sindical del SEPLA en Iberia decidió desconvocar la huelga prevista a partir del día 16 de mayo de 2012, aceptando ambas partes en conflicto la designación de un mediador propuesto por los Ministerio de Fomento y de Empleo y Seguridad Social con el fin de ayudar a la articulación de soluciones y a la iniciación de un proceso de consenso entre ambas partes. A tales efectos los referidos Ministerios designaron a don Manuel Pimentel Siles, con fecha 14 de marzo pasado, designación que fue aceptada por ambas representaciones.

Noveno.

Iniciado el proceso de mediación, el mediador convocó a las partes y mantuvo numerosas reuniones, «tanto bilaterales como tripartitas para tratar de encontrar vías de acuerdo para la resolución del conflicto». Con fecha 22 de marzo, «Se lee a las partes un primer borrador de reflexión y análisis tratando de explorar vías concretas de negociación, exponiendo el marco básico con condiciones mínimas». Se presenta, por consiguiente, un «marco básico de negociación», que es valorado por las partes con importantes observaciones.

El 25 de marzo, el mediador sometió a las partes una «propuesta de acuerdo». En dicho acto «traslada su convicción de que un escenario de conflicto generará graves consecuencias tanto para la compañía, como para el colectivo de pilotos y la economía de país, y entiende que la mencionada propuesta de acuerdo dibujará una vía de trabajo, que si bien no satisface plenamente a ninguna de las posturas iniciales, si recoge un acercamiento de las mismas, abriendo una vía de diálogo que redundaría en beneficio de los intereses de todas las partes implicadas en el mismo».

No alcanzándose un acuerdo definitivo entre los negociadores, el mediador elaboró un informe que remitió a los mismos y a los Ministerios de Fomento y de Empleo y Seguridad Social el 25 de marzo de 2012.

Décimo.

A la vista de las huelgas convocadas –algunas ya ejecutadas– desde finales del pasado año por la sección sindical de Iberia del SEPLA, la empresa presentó, con fecha 2 de abril de 2012, una demanda de conflicto colectivo ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, en cuyo Suplico, a la vista de los Hechos aportados, se solicita de la Sala «dicte sentencia por la que se declare la existencia de huelga ilícita de los paros... así como se declaren los daños y perjuicios ocasionados por las referidas huelgas ilícitas en los términos expresados en el cuerpo del presente (escrito)».

cve: BOE-A-2013-2800

Undécimo.

Asimismo, y en vista del bloqueo de la negociación de un nuevo Convenio, el 16 de abril de 2012, la empresa, alegando causas de carácter productivo, económico y organizativo, remite a la sección sindical del SEPLA escrito comunicando el inicio del procedimiento de inaplicación de diversos contenidos del VII Convenio colectivo, con base en el artículo 82.3 del Estatuto de los Trabajadores, en su redacción dada por el Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado de trabajo, comunicando en el mismo escrito la apertura del período de consultas y convocándoles para una reunión el día siguiente, entregándose la correspondiente Memoria Explicativa en la que se enuncian, a partir de la situación del sector, los motivos que la justifican, las medidas que se proponen y los efectos que se pretenden.

Duodécimo.

A la vista de todo lo anterior, y ante el mantenimiento de la situación de desencuentro e imposibilidad de acuerdo en la negociación del VIII Convenio colectivo entre la empresa y los tripulantes técnicos pilotos, con duración prolongada de las situaciones de las huelgas, de las que se derivan graves consecuencias, el Gobierno, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril pasado, «Considerando que el conflicto descrito reúne todas las características exigidas por la normativa vigente para que se acuerde arbitraje obligatorio, tanto por su duración prolongada, como por las graves consecuencias que genera para la economía nacional en general y para el disfrute en particular de bienes constitucionalmente protegidos, y teniendo en cuenta las irreconciliables posiciones de las partes», resolvió establecer el arbitraje obligatorio en los términos y plazos expuestos en la introducción de este laudo.

Decimotercero.

El 24 de mayo de 2012 («BOE» de 28 de junio), y en cumplimiento del Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril de 2012, se dictó el laudo arbitral obligatorio por el árbitro que suscribe.

Decimocuarto.

El 30 de mayo de 2012 se solicitó del árbitro resolución aclaratoria, a la que dió respuesta la resolución de 12 de junio siguiente («BOE» de 28 de junio).

Decimoquinto.

El pasado 6 de junio, se presenta demanda por la Compañía Iberia Express, impugnando el laudo arbitral de 24 de mayo, ante la Sala Social de la Audiencia Nacional. El 2 de noviembre la Sala dicta Sentencia 0122/2012 en la cual, según vimos al inicio de esta Resolución, declara la nulidad del laudo por defecto procedimental esencial, ordenando al árbitro subsanar el mismo, retrotrayendo las actuaciones al trámite de audiencia, a efectos de dar audiencia efectiva a Iberia Express, a partir de lo cual habrá de dictarse el nuevo laudo.

Decimosexto.

En cumplimiento, en sus precisos términos, de la referida Sentencia, y cumplidos los requisitos formales y valoradas por el árbitro las aportaciones de las partes, se dicta, en tiempo, el presente laudo. A este respecto, merece la pena señalar como el Acuerdo del Consejo de Ministros del 14 de diciembre pasado, a solicitud del árbitro que suscribe, previa petición de todas las partes comparecientes, decidió ampliar el plazo en siete días para el dictado del mismo.

cve: BOE-A-2013-2800

**Fundamentos y naturaleza jurídica**

Como señala el acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril pasado, parece fuera de toda duda tanto la competencia de este máximo órgano del Gobierno como la fundamentación que justifica la adopción de una medida como es el laudo arbitral obligatorio, en vista las circunstancias concurrentes en el conflicto al que ha de dar respuesta y la duración prolongada de realización de huelgas de las que se derivan graves consecuencias con grave perjuicio para la economía nacional, de conformidad con lo que establece el artículo 10 del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, debidamente «depurado» en su redacción a partir del juicio sobre su constitucionalidad operado por la sentencia del Tribunal Constitucional número 11/1981, de 8 de abril.

Para dicho arbitraje, por otra parte, se designa al árbitro que suscribe a través de la Orden ministerial de 29 de abril de 2012, donde se contienen los criterios precisos para definir y acreditar la imparcialidad del árbitro, ratificada inicialmente por las partes intervinientes en el conflicto de base, Iberia L.A.E, S.A.U., Operadora, y la sección sindical de la citada entidad del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA). Y al mismo árbitro mandata la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, a través de la tantas veces citada, Sentencia de 2 de noviembre, el dictado del nuevo laudo arbitral obligatorio, una vez subsanado el defecto procedimental esencial, de no haber concedido audiencia a la empresa Iberia Express, lo que, como no puede ser de otra forma, ha sido objeto de especial consideración en el presente actuar del árbitro que suscribe.

Esta solución arbitral, sin duda excepcional en nuestro modelo de autonomía colectiva, se justifica precisamente en «la duración o las consecuencias de la huelga, las posiciones de las partes y el perjuicio grave de la economía nacional». Todo lo cual significa que esta afectación al interés general ha de ser necesariamente –y me atrevería a decir que prioritariamente– ponderada por el árbitro al momento de dibujar la composición de los intereses colectivos, desde luego legítimos pero, por esencia, privados. Y esa valoración implica la asunción de una enorme y difícil responsabilidad para el árbitro, que no puede limitarse a encontrar un supuesto punto de equilibrio en las soluciones que establece.

Este arbitraje obligatorio, decidido por la autoridad gubernativa competente, reúne algunas características jurídicas esenciales, además de la propia designación. En primer lugar, se trata de un arbitraje en equidad, lo que significa que el árbitro ha de suplir, de algún modo, la capacidad creadora de las normas, novatoria, que corresponde a los agentes sociales titulares de la autonomía colectiva; todo ello, como veíamos anteriormente, en un necesario marco de ponderación del interés general.

A partir de esta consideración jurídica de la acción arbitral, que ha de suplir o complementar la voluntad de los sujetos negociadores, han de valorarse adecuadamente por el árbitro numerosos, y muy diversos, elementos que forman parte de la negociación frustrada o que inciden en ella.

El momento en el que tiene lugar el dictado de este laudo y las circunstancias difíciles para las empresas y los trabajadores afectados, puede hacer olvidar algo importante y, desde luego obvio: Un laudo arbitral, aunque se produzca en el marco de un proceso de reconversión, no puede pensarse que pueda ser el instrumento jurídico y funcional de la misma. Es, como resulta evidente algo claramente diferente: es la herramienta jurídica que busca la solución de una situación conflictual, pretendiendo encontrar posiciones de equilibrio. Y este laudo –cualquier laudo dictado en las presentes circunstancias– aunque no puede ignorar las circunstancias económicas y organizativas del marco de referencia, no constituye, en absoluto, la vía de abordaje y eventual solución de un plan de reconversión, que es, sin duda, mucho más complejo y en el que, además de existir otros protagonistas en otros sectores de la empresa y sus representantes, ha de abordarse desde los necesarios cauces de negociación por los mismos.

De ahí que, las referidas negociaciones puedan afectar, en el futuro, a los contenidos del presente laudo por las vías de la autonomía colectiva, además del papel de los procedimientos establecidos por nuestro ordenamiento laboral, como ya hemos insistido en diferentes puntos de esta resolución

cve: BOE-A-2013-2800

Sobre esta base, el árbitro que suscribe ha pretendido buscar, más allá del estricto cumplimiento del pertinente trámite de audiencia, las pretensiones y razones que, sin duda, asisten a los planteamientos de cada parte. Y este árbitro quiere reconocer la importancia del análisis y profundización en los numerosos documentos de que ha dispuesto y, particularmente, los encuentros, formales e informales, que ha tenido la oportunidad de celebrar con las partes en conflicto y con expertos y responsables de las instituciones públicas y privadas competentes en la materia.

En todo caso, a este árbitro le parece inexcusable manifestar como la dinámica de las reuniones se centraba en la búsqueda de soluciones no en la imputación de pretendidas responsabilidades. Todos somos conscientes que en nuestro actual escenario económico y de mercado, cercado por las dificultades de todo orden, las posiciones de las partes y, necesariamente, las decisiones en las que este arbitraje se concrete, aparecen enormemente condicionadas por este difícil escenario de actuación.

Y en esta tarea de construcción del entramado de la solución arbitral, me parece preciso destacar el trabajo de mediación llevado a cabo, a solicitud de la autoridad administrativa, por don Manuel Pimentel. A pesar de haberse concretado en una Propuesta de Acuerdo no alcanzado, el árbitro que suscribe encuentra en las actuaciones mediadoras, y especialmente en el informe de mediación, elementos de «encuentro» de gran importancia para la conformación de la decisión arbitral, máxime por los elementos de acuerdo que se esconden en el formal «fracaso» del mismo. Destacadamente en los que tiene que ver con el desarrollo profesional de los pilotos de Iberia, tras la creación y puesta en marcha de Iberia Express.

En otro orden de cosas, parece oportuno tener presente que el conflicto que está en la base de estas actuaciones está directamente vinculado al proceso negociador del VIII Convenio colectivo para los Tripulantes Pilotos. En efecto, como ya señalamos en los antecedentes, el VII Convenio colectivo fué oportunamente denunciado y se abrió formalmente una nueva etapa negociadora que pretende crear un nuevo –y diferente– marco de relación.

Por fin, la naturaleza específica de este laudo, de equidad, atribuye al árbitro espacios de actuación no necesariamente extraídos del ordenamiento jurídico, lo que no puede significar que los datos jurídicos (acuerdos, conductas, y desde luego, preceptos que sirvan de referencia) no puedan –ni deban– ser tenidos en cuenta al construir la solución arbitral. De otra parte, la equidad, que no determina geométricas condiciones de equidistancia, no puede ignorar la búsqueda de puntos de más aproximación y equilibrio.

Además de las consideraciones anteriores, el presente laudo presenta la dificultad añadida de la determinación concreta de su objeto y, por ende, de su contenido.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de abril pasado señala en su punto tercero que «la decisión del arbitraje deberá resolver en equidad cuantas cuestiones se hayan suscitado en el planteamiento y desarrollo de la huelga». Esa formulación resulta, obviamente, de una enorme amplitud, trasladando al árbitro la identificación y selección de los puntos a decidir (regular).

Por supuesto, que en el planteamiento y desarrollo de la huelga ocupaba un espacio central la negociación del VIII Convenio colectivo. En las plataformas y documentos presentados por las partes negociadoras, en los debates, en los planteamiento de acciones, etc. Son muchos y muy diversos los aspectos que afectan al marco negociador de los Tripulantes Pilotos y la empresa. Pero, es vidente también, que este laudo no puede abordar específicamente todos y cada uno de los contenidos de la negociación pasada (VII Convenio colectivo) y las propuestas de futuro para el VIII Convenio colectivo. Por ello, el árbitro que suscribe tiene que abordar algunas cuestiones que considera centrales para el equilibrio negociador y, desde luego, para la conformación de un marco de futuro para Iberia, L.A.E., S.A.U., Operadora, y sus Tripulantes Pilotos. Sin perjuicio de las regulaciones resultantes para Iberia Express, que habrán de establecer su propio marco regulador

cve: BOE-A-2013-2800

Todo ello, sin perder de vista, que esta negociación sin duda de enorme relevancia para el futuro de la empresa, se completa, respecto de éste, con otros dos ámbitos funcionales negociadores, el del Personal de Tierra (con su XIX Convenio colectivo, en vigor) y el de Tripulantes de Cabina de Pasajeros (con su XVI Convenio colectivo, también en vigente). Todas estas normas profesionales completan el escenario regulador en el interior de compañía, con insoslayables consecuencias.

Pero, además de este contenido central del laudo arbitral, éste tiene que abordar algunos otros temas, también esenciales «en el planteamiento y desarrollo de la huelga». Me refiero, como el fácil de entender, a la creación y desarrollo del Iberia Express, a las eventuales cláusulas de desarrollo profesional y empleo de los tripulantes pilotos, así como otras que tienen que ver con la actuación del propio laudo, y el establecimiento de mecanismos para promover la «normalidad laboral» en su ejecución y desarrollo.

En su conjunto, la actuación arbitral quiere contribuir, con el apoyo de esos sujetos centrales de esta importante entidad empresarial, que son las partes del conflicto, en la búsqueda de tres objetivos:

1. En primer lugar, en facilitar los ahorros precisos que hayan de redundar en la mejora de nuestra competitividad, particularmente en determinados segmentos de actividad (corto y medio radio) y a partir de la actuación de Iberia Express.
2. En segundo lugar, en el fortalecimiento de aquellos mecanismos de gestión que potencien, día a día, la posición de Iberia en el mercado, tanto dentro como fuera del grupo.
3. En tercer lugar, y este objetivo transcurre transversalmente, en la mejora de nuestro clima de relaciones laborales. Solo desde el mejor entendimiento de la empresa y sus representantes y el colectivo esencial de alto nivel de cualificación, de los Pilotos y sus organizaciones representativas, desde su inequívoco y leal compromiso, podremos contemplar el futuro con esperanza y optimismo.

Y la firme, y complicada, búsqueda de estos objetivos han de hacerse con una perspectiva dinámica. A partir de modelos que se activan y potencian profundamente y hace adelante.

Esta actuación de composición de intereses, que supone un arbitraje como el presente, se desarrolla en un escenario económico e institucional de gran complejidad, entre dificultades de enorme alcance y, lo que no es menos relevante, con un ritmo de modificaciones en dicho escenario en términos, hasta ahora, desconocidos. De este modo, propuestas –y otro tanto ocurriría incluso, con posiciones fruto de un acuerdo– que hoy pueden parecer razonables pueden quedar caducas en muy poco tiempo. El presente laudo ocupa –dejando aparte algunas cuestiones relativas a la creación y desarrollo de Iberia Express–, en no poca medida, el lugar que hubiera correspondido a un Convenio Colectivo, que las partes no fueron capaces de alcanzar. Por consiguiente, en un sistema de autonomía colectiva como el que diseña nuestra Constitución, no puede negarse la viabilidad de la modificación de los contenidos de este arbitraje a través de cualesquiera acuerdo entre las partes debidamente legitimadas. En el ámbito propio, constitucionalmente delimitado, de la negociación colectiva, instrumentos como éste, que encuentran su justificación en la ponderación del interés general, son siempre supletorios de la negociación y el acuerdo. Pero además, y en la adecuada valoración, judicial o administrativa, de determinadas circunstancias económicas, los contenidos del laudo, materialmente negocíales, son susceptibles de quedar afectados por procedimientos de inaplicación o modificación, en los términos previstos en nuestro ordenamiento.

La reflexión anterior resulta especialmente oportuna en un momento en el que parecen abrirse vías de negociación entre la empresa Iberia Operadora y las representaciones sindicales presentes en la misma sobre aspectos fundamentales para su futuro que, seguramente, pasan por una redefinición de sus relaciones laborales. Como bien puede entenderse, el árbitro que suscribe contempla con toda expectación que el papel de la autonomía colectiva sea capaz de ocupar todos sus espacios propios, lo que podría llegar a determinar la modificación o derogación total o parcial de este laudo.

cve: BOE-A-2013-2800

En este deseable escenario, el arbitraje debe –tiene que– recoger algunas importantes recomendaciones que tienen que ver, no poco, que la incapacidad de las partes de controlar un clima, lamentablemente muy deteriorado, de anormalidad laboral, en el que se han sucedido incomprensiones e, incluso, comportamientos que, sin duda, ninguno querría asumir en un marco distendido, y normalizado. Y hablo de recomendaciones porque el árbitro que suscribe no quiere invadir espacios que van más allá de una facultad arbitral, aunque puedan condicionarles no poco. Pero, además, porque el árbitro quiere llamar a la recuperación del protagonismo de los propios sujetos de la autonomía colectiva, capaces, desde posiciones no sencilla de generosidad, de abrir cauces a nuevas, e indispensables, dinámicas.

## Disposiciones

### A) *Iberia Express. Desarrollo profesional y regulación*

a) Iberia Express. Como ya se vio en la enumeración de los antecedentes, la cuestión del establecimiento de Iberia Express, como unidad funcional o como entidad empresarial autónoma, ha estado presente en el proceso negociador del VIII Convenio colectivo y se ha planteado en las sucesivas situaciones en las que se ha manifestado este conflicto.

Del conjunto de los documentos e información recibida se desprende claramente la idea de especializar un determinado segmento de la actividad, el concurrente con las líneas *low cost,* a efectos de permitir su competitividad, relevante para la viabilidad de Iberia. Para los Pilotos, y sus representantes sindicales, el núcleo de su posición cobraba especial interés en el alcance de la fórmula organizativa para el empleo y el desarrollo profesional de este esencial colectivo de Iberia, apoyando sus planteamientos en compromisos existentes por los responsables de la misma, recogidos en el VII Convenio colectivo y su anexo 10.

Ahora bien, iniciada formalmente la negociación de un nuevo Convenio, el VIII, se van definiendo planteamientos no coincidentes al respecto. No habiendo sido posible alcanzar un acuerdo en la materia, no parece razonable fundamentar la decisión arbitral sustitutiva del no acuerdo en formulaciones convencionales que, con fuerte componente coyuntural, las partes, iban a sustituir o, cuando menos, a no mantener en las mismas pautas.

Con independencia de la instrumentación de la eventual actividad de los pilotos en una nueva y autónoma realidad empresarial, parece oportuno recordar que el reconocimiento como tal de la misma constituye un elemento tenido en cuenta en los otros dos Convenios colectivos de Iberia –Tierra y TCP– anteriormente suscritos. En consecuencia, cuestionarse aquí su pleno reconocimiento, además de ser poco coherente con los principios y libertades esenciales de nuestro ordenamiento, perturbaría las bases funcionales del nuevo marco de relaciones laborales para la compañía. Todo ello, sin perjuicio del establecimiento de cláusulas, como la que aquí se proponen que, en términos semejantes, recogen los otros dos Convenios citados. Es esa una de las consecuencias de la articulación de la negociación colectiva en Iberia –la misma empresa y sujeto negociador en los tres casos– en tres negociaciones diferentes. Por lo cual, aunque es evidente que estas negociaciones pueden recoger condiciones diferenciales para los tres distintos marcos regulatorios, no resulta fácil de comprender que puedan afirmar, a la vez que Iberia Express existe y no existe.

En definitiva, la realidad de las líneas aéreas que concurren con Iberia, particularmente las de características y ámbitos geográficos más próximos, viene imponiendo el establecimiento y puesta en marcha de empresas o actividades que en buena medida se han de desenvolver en los espacios comerciales del *low cost.* En los propios medios de comunicación se hace presente en los últimos días esta imparable tendencia cuya ignorancia sería poco explicable, en opinión del árbitro que suscribe.

cve: BOE-A-2013-2800

En conclusión, y a la vista de las consideraciones precedentes este laudo, con relación al presente punto, dispone:

«Se reconoce la facultad de los responsables correspondientes de Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, o de las entidades o grupos en que se integra, de constituir las empresas que estime convenientes para el mejor desarrollo de su actividad y, en concreto Iberia Express como entidad empresarial con plena autonomía de gestión. Ello sin perjuicio de las consecuencias jurídicas que puedan derivarse para Iberia de la vinculación patrimonial de la entidad creada con la empresa o grupo matriz. En consecuencia, quedan sin vigencia las regulaciones anteriores, que puedan cuestionar o condicionar la facultad de Iberia L.A.E, S.A.U., Operadora, de constituir Iberia Express o cualquier otro tipo de entidad empresarial semejante. En dicha entidad empresarial autónoma prestarán su actividad Tripulantes Pilotos del escalafón actual de Iberia en los términos establecidos en este laudo.»

b) Ingreso, promoción y desarrollo profesional de los Tripulantes Pilotos en Iberia Operadora e iberia Express. A partir del pleno reconocimiento de Iberia Express como entidad empresarial con plena autonomía organizativa y funcional y con condiciones de prestación de actividad propias y, en no pocos aspectos, diferenciadas, se abren alternativas en lo que se refiere a los tripulantes pilotos que hayan de operar sus vuelos.

Dichas alternativas se expresan, en términos generales, en la operación a través de una plantilla diferenciada y, sobre todo, procedente de nuevas contrataciones o, en la asignación de las nuevas actividades de Iberia Express, a partir también y principalmente, del escalafón de los Tripulantes Pilotos de Iberia en la estructura que hoy posee dicho escalafón. Las dos opciones presentan perfiles que es preciso definir y ambas ofrecen ventajas e inconvenientes.

Parece claro que estamos hablando del ingreso y carrera profesional de los pilotos, no de sus condiciones específicas de trabajo y de organización del mismo, que se presentan ciertamente diferenciados, como no puede ser de otra forma, si tenemos en cuenta en qué ámbitos de actividad han de actuar y quiénes van a ser sus competidores. Y la información aparecida en los últimos tiempos es suficientemente expresiva.

La procedencia de los nuevos pilotos de un escalafón consolidado, proporciona, no hay duda, un elemento de claro valor profesional, dada la cualificación de los pilotos del mismo. Favorece la estabilidad de los pilotos actualmente integrantes de Iberia, pues la nueva contratación «de fuera» supondría un incremento de la plantilla total de las dos empresas del grupo Iberia que podría generar más excedentes. Promueve, parece obvio, el desarrollo profesional de los actuales copilotos de Iberia que pueden soltarse a comandantes con más facilidad. Podría incluso, a partir de una plantilla más amplia, facilitar las políticas de operación de vuelos.

Pero esta fórmula, para incorporar todas las ventajas y eliminar sus inconvenientes, no puede constreñir la necesaria capacidad organizativa, de gestión, de la nueva empresa Iberia Express, que ha de desarrollar la mayor parte de su actividad en un segmento de mercado, precisamente caracterizado por nuevos, y con frecuencia bien distintos, criterios de gestión, con condiciones retributivas y de prestación de la actividad muy diferentes.

A nadie se le oculta que poner cortapisas que reduzcan esta necesaria capacidad de gestión de Iberia Express sería condenarla al fracaso y, con ello, perjudicar seriamente el conjunto de la compañía Iberia y su posición en el mercado y en el seno del grupo consolidado IAG.

Por consiguiente, este arbitraje pretende diseñar esta distribución de pilotos, que forman parte de este escalafón, para que operen en dos compañías diferentes con normas de gestión y condiciones de prestación, también diferentes, a partir de su propio Certificado de Operador Aéreo (AOC) de su Licencia de Explotación propia y de su correspondiente Manual de Operaciones, expedidos y supervisados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

cve: BOE-A-2013-2800

Por supuesto que los criterios de selección y sus rigurosas exigencias, la promoción y los elementos que conforman el desarrollo profesional comparten, durante la vigencia de este laudo, aquéllos criterios que se derivan de una carrera profesional, que participa de muchos elementos esenciales, pero que se desenvuelven en ámbitos empresariales y de gestión diferente y autónomos y con manuales de operación diferentes.

Y seguramente son estas razones las que han llevado a otras prestigiosas compañías aéreas y grupos Consolidados de nuestro entorno, a nuestros propios socios de referencia, a propiciar compañías de corto y medio rango, que compiten con frecuencia con compañías *low cost* o lo ejecutan ellos mismos y que, sin embargo, seleccionan, forman y encuadran a los tripulantes pilotos en escalafones unitarios y homologados.

En el marco de lo anteriormente señalado, el árbitro que suscribe establece una disposición que podría incorporarse al texto del Convenio colectivo como

*«Artículo 12 bis. Ingreso, promoción y regulación profesional de las tripulaciones de pilotos de Iberia Operadora e Iberia Express.*

1. Sin perjuicio, como no puede ser jurídicamente de otra forma, de las competencias y responsabilidades en este ámbito de las respectivas empresas en el marco de la normativa aeronáutica y de los manuales operativos propios, elaborados en cumplimiento de la misma, los pilotos de nuevo ingreso en Iberia (Iberia Operador, Iberia Express o cualquier otra filial que pudiera crearse al efecto por aquella) serán contratados, en principio, por Iberia Operadora, con la participación de Iberia Express en el correspondiente proceso, e integrados en el escalafón de Pilotos de la misma, en los términos establecidos en la normativa profesional aplicable. A tal efecto, se respetara el orden de antigüedad administrativa, no obstante la eventual actuación a lo largo de su carrera en diferentes ámbitos empresariales y profesionales. A partir de su contratación y el inicio de su actividad los pilotos pasarán a prestar el correspondiente servicio de copiloto en Iberia Express, donde desarrollarán su actividad hasta que se produzcan vacantes de copiloto en Iberia Operadora y decidan concursar a las mismas. La no integración en Iberia Operadora como Copiloto no perjudicará la correspondiente posición en el escalafón a los efectos de concursos posteriores o para soltarse de Comandante en Iberia Express o Iberia Operadora.

2. También en el marco del presente laudo la suelta de Comandantes en Iberia Express se regirá por las normas siguientes:

i. Se soltarán como Comandantes en Iberia Express los Copilotos de Iberia Operadora que acepten prestar servicios en aquella filial y cumplan las condiciones establecidas en la normativa aeronáutica y en el manual de operaciones de ésta. Durante toda la etapa de desarrollo de esta actividad los citados tripulantes no perderán su adscripción al escalafón consolidado a los efectos del orden de antigüedad administrativa único de Pilotos de la misma. A tal efecto, se respetará el orden de antigüedad administrativa. Asimismo, podrán soltarse como comandantes de Iberia Express, en cuanto que les corresponda por su posición en el escalafón, los copilotos de la misma que no hubieran optado a desempeñar su actividad en Iberia Operadora.

Estos Comandantes de Iberia Express, podrán solicitar en cualquier momento el retorno a Iberia Operadora, como Copilotos de sus flotas, siendo atendida la petición en el mismo momento de existir o producirse una vacante, siempre sin perjudicar las exigencia de programación del tráfico de aquélla. Los Copilotos que retornen efectivamente a Iberia Operadora, serán promovidos a Comandantes en la matriz, conforme al régimen común regulado en el Convenio colectivo de la compañía, vigente en cada momento.

En todo caso los comandantes de Iberia Express integrados en este escalafón tendrán derecho a incorporarse a Iberia Operadora cuando les corresponda, de conformidad con el referido Escalafón y siempre cumpliendo las exigencias de la legislación aeronáutica y del correspondiente manual operativo de ésta.

cve: BOE-A-2013-2800

ii. De no existir Copilotos en Iberia Operadora que soliciten la suelta como Comandantes en Iberia Express, en las condiciones establecidas en el párrafo anterior, o de existir copilotos de Iberia Express con mejor derecho en el escalafón, se soltarán como Comandantes en Iberia Express los Copilotos que, a la fecha de entrada en vigor del presente laudo, presten su actividad en esta última.

3. No obstante su integración en el escalafón único de Iberia, y teniendo presente la plena autonomía organizativa y de gestión de Iberia Express, la asignación de los Tripulantes Pilotos, ya sean copilotos ya comandantes, a la operación en ésta, les sitúa bajo las normas y criterios organizativos de dicha empresa, salvo en lo dispuesto específicamente en el presente laudo y en los términos en él contemplados. En consecuencia, y establecido lo anterior, dichos pilotos quedan sujetos al poder directivo y organizativo de Iberia Express, en el marco de la normativa general aeronáutica y laboral, del correspondiente Manual de Operaciones y a los criterios o condiciones que, con carácter específico, puedan acordar.

4. Los pilotos –tanto Comandantes como Copilotos–, que a la fecha de entrada en vigor de este laudo pertenezcan a la plantilla de Iberia Express, podrán optar, por una sola vez, y en el plazo preclusivo de los treinta días siguientes a la entrada en vigor del presente laudo, por:

i. Seguir perteneciendo a la plantilla de Iberia Express, en su condición actual de Copilotos o de Comandantes, sin adscripción al escalafón único de Iberia Operadora, ni posterior derecho a incorporarse a la misma, salvo a través del supuesto de nuevo ingreso regulado en el apartado 1.

ii. Incorporarse a Iberia Operadora, con la condición de Copilotos, sujetos al Convenio colectivo de esa compañía, integrándose en el escalafón único de la misma, por su respectiva antigüedad acreditada en Iberia Express, a partir del puesto siguiente al del último Copiloto de Iberia Operadora, en la fecha del inicio de la vigencia del presente laudo. En el caso de que ejerciten esta opción, podrán seguir prestando servicios en Iberia Express, conforme a las condiciones establecidas en el presente laudo, y tendrán derecho a pasar posteriormente a prestar servicios en la matriz cuando existan vacantes, respetando para ello el orden de la antigüedad administrativa en el escalafón unitario.

5. A la finalización de la vigencia de este laudo, si se decidiera la segregación de las plantillas de pilotos de Iberia Operadora e Iberia Express, los tripulantes pilotos, ya sean comandantes o copilotos, quedarán incorporados a la plantilla correspondiente a la actividad en la que estén operando.

No obstante lo anterior, los pilotos procedentes de Iberia Operadora podrán reincorporarse a la plantilla de ésta, retornando al puesto que tenían en el escalafón al momento de producirse su adscripción de actividad a la compañía Iberia Express.

6. Durante la vigencia de este laudo, Iberia Express habrá de limitar sus aeronaves al número equivalente al veinticinco por ciento del número total de asientos/kilómetros operados (AKO) producidos por Iberia Operadora. Asimismo, no podrá Iberia Express efectuar rutas de largo radio conforme a la definición establecida por el Convenio colectivo de Iberia Operadora.»

B) *Normas relativas al contenido de la negociación colectiva*

Veíamos anteriormente como la fracasada negociación de un marco colectivo, una vez vencida la vigencia de VII Convenio colectivo, constituía un elemento esencial en la situación que fundamente el presente laudo obligatorio.

En consecuencia, el dictado de normas reguladoras de las relaciones y de las condiciones laborales en este ámbito profesional ha de constituir la parte fundamental de contenido del laudo.

cve: BOE-A-2013-2800

Como quiera, que esta resolución no puede razonablemente, extenderse a todos y cada uno de los aspectos que trata el prolijo VII Convenio colectivo, y con independencia de las formulaciones de este laudo, anteriormente ya citadas, y que pueden suponer modificaciones adicionales o supresiones al Convenio colectivo hasta ahora vigente, se van a proponer a continuación, siguiendo la ordenación numérica del citado convenio, algunos de los artículos a los esta nueva regulación afecta.

Además, se mencionarán expresamente aquellos preceptos cuyo contenido se mantiene en su literalidad, hasta la finalización de la vigencia del laudo, quedando sin vigor cualquier otro precepto del VII Convenio colectivo al que este laudo sustituye desprovistas de la retroactividad que corresponde a cláusulas convencionales ya vencidas.

En todo caso, parece necesario que por los servicios técnicos de las empresas y las organizaciones de los trabajadores, se elabore una versión actualizada de los contenidos de la negociación colectiva, a partir de las disposiciones establecidas en el Laudo Arbitral.

## CAPÍTULO I

### Disposiciones Generales

En lo que hace al capítulo I del VII Convenio colectivo, «Disposiciones generales», el presente laudo comporta, como es fácil de entender, algunas modificaciones y supresiones.

1. Se modifican los dos primeros párrafos del artículo 2, Ámbito personal, que quedan redactados como sigue:

«Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de la compañía Iberia, Lineas Aéreas de España, S.A., en las situaciones contempladas en el mismo, ya presten su actividad en Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, o en su participada Iberia Express (también identificados en algunos puntos de este laudo como grupo N); solamente en este supuesto en las materias y términos que en el presente laudo se consideren aplicables y de conformidad con la normativa aeronáutica y de los correspondientes Manuales de Operaciones.

En adelante, cuando se utilice el término empresa, compañía, Operador; Iberia, para definir al empleador, siempre que no se especifique lo contrario, se referirá exclusivamente a Iberia L.A.E., S.A. Operadora, salvo los supuestos que tengan que ver con la actividad operada por Iberia Express, en los que será esta a quien corresponda la condición de empleador.»

2. En lo que hace ámbito temporal de este laudo, procede realizar algunas consideraciones preliminares:

Estamos en momentos de escenarios enormemente cambiantes. Es obvio que todos deseamos asegurar y consolidar el futuro de nuestra operadora aérea más importante y que eso, en la opinión del árbitro que suscribe compartida por las partes del conflicto y por cualesquiera conocedor de este mercado, pasa por la adopción de medidas, no siempre sencillas de proponer y adoptar, capaces de fortalecer la competitividad de Iberia, tanto de la operadora principal como de las empresas participadas que pueda entender conveniente crear.

Por eso, se propone un ámbito temporal de vigencia de este laudo, con las disposiciones nuevas que contiene y con la extensión en el tiempo del contenido del VII Convenio al que intenta suceder, un ámbito que conceda un marco de actuación a las partes de cierta estabilidad. Se trata, en definitiva, de dar un tiempo que permita mejorar la posición de Iberia –a través de su operadora principal o de Iberia Express– tanto con relación al conjunto del, muy difícil, mercado aeronáutico como en la distribución del espacios de actuación y, por ende, carga de trabajo y empleo– en el seno del grupo consolidado del que, desde hace apenas un año, forma parte.

cve: BOE-A-2013-2800

Pensar, aquí y ahora, que los términos y el alcance de la definición del ámbito temporal de este laudo van a ser determinantes del futuro de Iberia –e Iberia Express– sería de un voluntarismo ingenuo. El futuro lo promoverá la propia capacidad de utilizar el nuevo marco, en el espacio temporal que el laudo establece para, priorizando la negociación, acreditar capacidades, para hacer «preferible» una opción, que sin duda va a ser empresarial, de posicionamiento fortalecido de esta histórica y prestigiosa línea aérea, cuyo futuro, no hay duda, es muy importante, no sólo para el bienestar de los tripulantes pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros y personal de tierra y para los accionistas de la compañía, sino también para el conjunto de nuestro sistema económico y nuestra sociedad.

Por todo lo anterior, y teniendo en cuenta la naturaleza de equidad de la presente actuación, he querido establecer un ámbito de vigencia temporal del laudo que aquí se dicta razonadamente amplio, hasta el final del 2014 y, lo que es también importante, extendiendo la vigencia del conjunto del VII Convenio colectivo hasta esas mismas fechas, prolongándolo más allá del momento al que llegaría a través del juego de la ultractividad, conforme al marco modificado de nuestro sistema de negociación colectiva.

En el marco actual, en el que se están planteando negociaciones para la definición de un plan de viabilidad y futuro de las empresas, particularmente de Iberia Operadora, el ámbito temporal de este laudo podría parecer que impide o, al menos, limita la capacidad de negociar nuevas condiciones de trabajo con los Tripulantes Pilotos, en orden, sobre todo, a obtener la mejora de su productividad (por ejemplo, en temas como las tripulaciones dobladas o el número de tripulantes, los tiempos de incorporación a la actividad y tomas de servicio, etc.) y abaratar los costes salariales. Y esa razonable preocupación no debe ignorar las condiciones, asumidas lúcidamente por las partes en los nuevos y difíciles escenarios en los que se plantea la negociación actual que, al menos en esta ocasión, se vincula al conjunto de intereses de los diferentes colectivos de la Compañía, que están negociando conjuntamente. En consecuencia, las representaciones de todos ellos, y en particular la de los Pilotos, conocen bien la implicación compartida por todos de los diferentes aspectos negociales, que no ignora las singularidades en cada colectivo. En consecuencia, todas las partes tienen presente que, en situaciones como la presente, la negociación es –acaso única y, en todo caso, mejor– vía de abordar y definir el futuro y no pueden ignorar como, en este ámbito, la empresa dispone de mecanismos legales, tales como las modificaciones de condiciones, las herramientas de inaplicación e incluso, con consecuencias sociales y profesionales sin duda más negativas, los ERES para, en un marco de justificación suficiente y en última instancia con control jurisdiccional, para establecer condiciones en vista de la viabilidad y el futuro de esta importante empresa. En tal sentido, este laudo, como hubiera sido el convenio al que en buena medida sustituye, debe ser contemplado como un punto de partida más que como un lugar de llegada.

De acuerdo con todo lo anterior, el artículo 3, Ámbito temporal, queda como sigue:

«La vigencia de la regulación contenida en el presente laudo surtirá efectos desde la fecha de su emisión, hasta el 31 de diciembre del 2014, fecha que se aplica también a los preceptos del VII Convenio colectivo que en este laudo se declaran vigentes. De este modo, se amplían hasta la referida fecha los eventuales efectos de la ultractividad del citado convenio, al objeto de unificar la eficacia temporal de las disposiciones del laudo con las del texto convencional que se quieren mantener en vigor.»

3. El artículo 7, Readaptación de Tripulantes Pilotos, se modifica, añadiendo, tras su párrafo segundo, la siguiente redacción:

«Como excepción a lo anterior y aunque los cambios operacionales que implica la operación para reducir las escalas a 35 minutos pueden llevar consigo un aumento de la carga de trabajo y de las responsabilidades de la tripulación, este aumento de trabajo se llevará a cabo sin coste alguno para la empresa durante el tiempo de permanencia en el grupo N o en la actividad de CORTO Y MEDIO RADIO.

cve: BOE-A-2013-2800

Las escalas de 35 minutos permiten una mayor rotación de aviones y tripulaciones dependiendo de la ciudad de escala, si fuera posible. Para facilitar esta reducción del tiempo en las escalas, la tripulación técnica asumirá la gestión de la documentación necesaria para el vuelo; meteorología, plan de vuelo operacional, hoja de carga y repostado de combustible. Documentación que se entregará a la llegada a la base tras su último vuelo.

También se establece la posibilidad del establecimiento de bases fuera de Madrid, sin coste adicional para la empresa, para aquellos pilotos que acepten ser adscritos a las mismas de forma voluntaria.»

4. Los artículos 1, 6 y 8 se mantienen en vigor en su redacción originaria. Por su parte, los artículos 4 y 5, por carecer de sentido en un laudo arbitral, quedan sin vigor.

CAPÍTULO II

**Principios informadores**

Por lo que se refiere al capítulo II del Convenio, «Principios informadores», el presente laudo supone una leve modificación de los artículos 10, párrafo primero, y 13, párrafo segundo.

1. Se modifica el párrafo primero del artículo 10, Dedicación, títulos, pericia y conocimientos, que queda redactado como sigue:

«Los Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que determine. Los citados cursos, pruebas, controles e inspecciones, serán impartidos por Pilotos pertenecientes al escalafón de Iberia, en activo o con pérdida de licencia, que desempeñen funciones o labores de Inspección o Instrucción dentro de la misma y posean la capacitación necesaria para impartirlos. Aquellas materias no relacionadas con la operación de vuelo podrán también ser impartidas por personal de tierra, siempre que posean la capacitación necesaria para impartir los citados cursos.

Para el caso de los Tripulantes Pilotos de Iberia Express las actividades de entrenamiento, verificación y supervisión se realizarán, de conformidad con la legislación aeronáutica en los términos establecidos en el correspondiente manual de operaciones aprobado por la AESA.

Tras el que también se incorpora el siguiente nuevo párrafo:

«Los Pilotos que desempeñen funciones o labores de Inspección o Instrucción según el párrafo anterior, quedarán al margen de la equidad de programaciones entre pilotos enunciada en el artículo 88 y de la rigurosidad de la rotación acumulativa de incidencias del artículo 81, que se adecuarán a las necesidades técnicas y de producción de Inspección e Instrucción. Todo ello con relación al período de tiempo en el que estén desempeñando dichas funciones.»

2. En el artículo 13, Legislación vigente y reglamentos internos, párrafo segundo in fine se sustituye «... pactadas en este Convenio.», por:

«... establecidas en este laudo para los respectivos colectivos de pilotos.»

cve: BOE-A-2013-2800

CAPÍTULO III

**Definiciones**

El capítulo III, «Definiciones», por su propia naturaleza, queda en vigor, salvo la modificación que continuación se detalla al artículo 22.

1. En el artículo 22, se inserta antes del párrafo inicial el siguiente texto:

«A efectos de facilitar la contratación de nuevos pilotos por parte de la compañía Iberia, que puedan operar en Iberia Operadora e Iberia Express, se establece una nueva regulación de niveles.»

Y se añaden a la relación de niveles los siguientes:

«Nivel 9.
Nivel 10.
Nivel 11.»

CAPÍTULO IV

**Ingreso, promoción y progresión**

El capítulo IV, Ingreso, Promoción y Progresión, sin perjuicio de que merezca una reordenación que lo haga más claro y sistemático, se mantiene en vigor por este laudo con las modificaciones que a continuación se mencionan.

1. En el artículo 33, Progresión y regresión de Comandantes, en la clasificación de grupos contenida en su párrafo primero, se incorpora al inicio de la numeración:

«Grupo N: A-319, A-320, A-321 dedicados al nuevo modelo de operación de corto y medio radio adscritos a Iberia Express.»

Por su parte, al grupo 1 se le añade el texto:

«... no incluidos en la operación desarrollada por el grupo N.»

El párrafo tercero se sustituye como sigue:

«Solo se podrá integrar en flota única aviones definidos por la industria como Corto y Medio Radio o aviones definidos por la industria como Largo Radio, no pudiéndose operar flotas únicas mezcladas de los grupos N y 1, ni el Corto-Medio y Largo Radio, entendiendo a estos efectos, como Largo Radio vuelos de más de 6 horas de tiempo de vuelo. La flota de A-330 se considerará de Largo Radio.» Al final del párrafo cuarto se incluye lo siguiente:

«... a efectos únicamente de licencia de habilitación tipo.»

2. En el párrafo segundo del artículo 34, Asignación a flota de los Copilotos, se sustituye:

«Grupo 1» por «Grupo N».

El párrafo siete del mismo precepto se redacta del siguiente modo:

«Con independencia de la facultad contemplada en el primer párrafo de este artículo, los Copilotos tendrán derecho a progresar voluntariamente por una sola vez a los grupos 1, 2, 3 o 4»

cve: BOE-A-2013-2800

3. En el artículo 35, Cambio de nivel se inserta antes del primer párrafo el siguiente texto:

«A los efectos de facilitar la contratación de nuevos pilotos por parte de la compañía Iberia, contratación que no se produce desde el año 2004, así como la competitividad de la misma en un segmento en el que se ha registrado un fuerte aumento de la competencia con la entrada de nuevos operadores, se establece un nivel retributivo máximo para los copilotos del escalafón de Iberia que desempeñen sus funciones en flota dedicada al grupo N. En ningún caso, este tope podrá implicar un descenso de nivel salarial ni aplicará a aquellos pilotos que se hayan incorporado a dicha flota con la finalidad de soltarse como comandante.»

Se sustituye el texto en el apartado letra a) por el siguiente:

«Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto para promociones a los niveles 10, 1A, IB, y 1C, en que se requiere una permanencia de 1, 3, 5 y 3 años respectivamente, en el nivel anterior.

En el nivel 8 se permanecerá mientras que el copiloto desempeñe sus funciones en la flota dedicada al grupo N. Lo anterior no podrá implicar un descenso de nivel ni salarial ni implicará a aquellos pilotos que se hayan incorporado a dicha flota con la finalidad de soltarse como comandante.»

4. En el artículo 38, Cambio de Funciones, en su penúltimo párrafo hay que sustituir«grupo 1» por:

«Grupo N o 1»

## CAPÍTULO V

El capítulo V continuará en su aplicación a los pilotos que actualmente operen en Iberia Operadora. Respecto de los pilotos que presten su actividad en Iberia Express o que se incorporen al grupo N, la compañía negociará con la representación de los pilotos las especificidades para este colectivo de las normas del citado capítulo. En tanto no se llegue a un acuerdo, las decisiones de la dirección de la empresa deberán respetar las condiciones establecidas en la normativa laboral, aeronáutica y de seguridad y en el correspondiente Manual de Operaciones.

## CAPÍTULO VI

### Régimen de trabajo y descanso

Al igual que en el capítulo anterior, el capítulo VI se continuará en su aplicación a los pilotos que actualmente operen en Iberia Operadora. Respecto de los pilotos que presten su actividad en Iberia Express o que se incorporen al grupo N, la compañía negociará con la representación de los pilotos las especificidades para este colectivo de las normas del citado capítulo. En tanto en cuanto no se hayan establecido dichas representaciones o no se llegue a un acuerdo, las decisiones empresariales deberán respetar las condiciones establecidas en la normativa laboral, aeronáutica y de seguridad y en el correspondiente Manual de Operaciones.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, este laudo enmienda los siguientes artículos:

1. En el artículo 69, Serie de Servicios, se añade al final del mismo:

«..., o por dos días de descanso en base.»

2. En el párrafo tercero del artículo 85, Tiempo de Recuperación, se añade el siguiente texto:

«desde la entrada en vigor de este laudo, se congelan en su cuantía actual los días libres adicionales a los que, por el concepto de días de recuperación, tienen derecho los pilotos.»

cve: BOE-A-2013-2800

3. En el párrafo quinto del artículo 97, Cambios de Servicios en Ejecución, añadir:

«salvo que el tripulante hubiera sido avisado con una antelación de dos horas respecto de la hora de presentación prevista.»

4. En el artículo 98, Programaciones, se incluirá un último párrafo que diga:

«En el caso de notificación del alta, procedente de una baja por enfermedad o accidente del artículo 51.1, el piloto se reincorporará a su programación mensual o si esta no existiese la compañía le podrá notificar una programación con los servicios de vuelo o de instrucción que considere conveniente mediante comunicación con al menos tres días de antelación al comienzo del primer servicio, fijando los días libres que le correspondan prorrateados del mes de incorporación.»

## CAPÍTULO VII

## Retribuciones

El presente capítulo, como puede entenderse, es muy relevante en el contenido de este laudo, y ello tanto por las políticas de contención y de racionalización retributivas que supone para la actual plantilla de tripulantes pilotos, en el marco del plan de viabilidad en curso, como por el nuevo modelo de retribución que propone para aquellos tripulantes que vayan a operaren Iberia Express.

Por lo que se refiere a este capítulo de Retribuciones, el presente laudo establece:

Con carácter general, y lógicamente, para los pilotos que operan en Iberia Operadora los distintos conceptos que integran la tabla salarial vigente en el 2009 y recogidos en el anexo 1.A, teniendo en cuenta los resultados conjuntos muy negativos del EBIT de Iberia durante los ejercicios 2009, 2010 y 2011, que nos deben servir de referencia, no sufrirán incremento alguno en los años 2010, 2011 y 2012.

Con respecto a los Tripulantes Pilotos que operen en el grupo N (Iberia Express) se establecerá, en un artículo 102 bis su estructura salarial, la cual, aunque esencialmente coincidente con la del resto de los pilotos de Iberia, presenta importantes peculiaridades en su reconocimiento y cuantía.

Con respecto al Salario Base de los Pilotos del grupo N que operan en Iberia Express el Salario Base será, para los distintos niveles, el mismo establecido en la Tabla Salarial del VII Convenio colectivo, correspondiente al 2009, para el resto de los tripulantes: es decir, 1.127,09 euros, para los niveles distintos del 1 al 8, a los que se añaden los nuevos niveles creados el 9 y el 10, también con la misma cuantía, un salario base de 773,50 euros para el nuevo nivel 11.

Para los años 2013 y 2014 se procederá al incremento salarial que corresponda, a tenor del EBIT de Iberia de los ejercicios precedentes de referencia, en los términos establecidos en el cuadro que sigue:

| EBIT año precedente (miles de euros) | % incremento salarial |
|---|---|
| Menos de 0,00 . . . . . | 0,00 |
| De 0,00 a 40.000,00. . . . . | 0,20 |
| De 40.000,00 a 75.126,51 . . . . . | 0,57 |
| De 75.1265,51 a 99.167,00 . . . . . | 0,94 |
| De 99.167,00 a 150.000,00 . . . . . | 1,31 |
| Más de 150.000,00. . . . . | 1,50 |

Dichos incrementos se producirán también, lógicamente y en los mismos términos, para los pilotos de los nuevos niveles y para los que operen en el grupo N.

cve: BOE-A-2013-2800

Con relación a la prima de Responsabilidad del Comandante, del anexo 1.B, se aplicarán las mismas reglas de revisión e incremento relativas a la tabla salarial anteriormente mencionada, a partir de las cuantías establecidas en el 2009, en relación a los comandantes de los grupos 1 y 2.

Los pilotos que ejerzan su labor de comandante en los aviones del grupo N percibirán la prima correspondiente al grupo 1 reducida en 700 euros.

Respecto de la prima de Copiloto del anexo 1.C, se estará asimismo a los criterios mencionados anteriormente. Idéntica solución respecto a la prima de Productividad, que quedan congeladas en las cuantías del 2009. Esta prima de Copiloto en la valores del 2009 estaba en 155,39 euros (que, curiosamente en este caso, se multiplica por 14 pagas dando un valor anual de 2.175,46 euros). La referida prima de Copiloto no se percibirá en los nuevo niveles 10 y 11, operando en el grupo N. En lo que se refiere a la prima de Productividad para los Comandantes, el referente del 2009 la fija en 850,51 euros (por 15 pagas al año 12.757,65 euros), para un Copiloto, incluidos los nuevos niveles, excepto el 10 y el 11, 600,38 euros al mes (por 15 pagas al año 9.005,70 euros).

Para el nuevo nivel 10, la prima de Productividad para el 2012 será de 273,12 euros mensuales (por 15 pagas al año 4.096,80). El nuevo nivel 11 no percibirá esta prima.

El anexo 1.E recoge una gratificación complementaria, que se abonara en 15 pagas a aquellos pilotos con la experiencia y pericia para la ejecución de las horas de vuelo realizadas sobre territorio extranjero. Se entenderá, en cualquier caso, que posee la experiencia y pericia suficiente cualquier piloto a partir del nivel 8.

Su cuantía se mantiene, en los sucesivos años de vigencia de este laudo, en los términos fijados para el año 2009; es decir, 2.676,14 euros para el nivel 1D, y 363,12 euros para el nivel 8, de acuerdo con la tabla recogida en el VII Convenio colectivo.

En el anexo 1.F se recogen los Fondos Social y Mutual, regulados en el artículo 138 del VII Convenio colectivo, a los que tienen derecho los pilotos a partir del nivel 8 en adelante, atendiendo al periodo de permanencia en la empresa.

Las cuantías de dichas aportaciones en sus diferentes niveles se congelarán durante la vigencia de este laudo. Para aquellos tripulantes pilotos que presten su actividad en Iberia Express o en el grupo N la empresa hará efectivo el Fondo Social en los mismos porcentajes establecidos en el convenio para los pilotos de Iberia Operadora. Con relación al Fondo Mutual, la aportación de la empresa se corresponderá, en porcentaje y cuantía, a la realizada por el piloto, con un límite del 1,5% en el caso de los segundos, y un 2,5% en el de los comandantes.

Las referidas bases no se incrementarán en el futuro por la consolidación de trienios. Este laudo aborda, también, la retribución «para la consecución de objetivos fijados por la dirección de la empresa», establecido en el acta de Comisión Negociadora aneja al VII Convenio colectivo de Pilotos. Como quiera que la referida partida pretenda retribuir comportamientos de especial diligencia, que redunden en la satisfacción de objetivos de la empresa, su cuantía y revisión estará, lógicamente, condicionada a tal consecución; en concreto, aquí se establecen con referencia a objetivos de puntualidad del servicio a la que pueden contribuir los comandantes pilotos.

En consecuencia, las cuantías recogidas en el cuadro correspondiente del VII Convenio colectivo se revisarán de acuerdo con los siguientes criterios: partiendo de las bases establecidas para los diferentes niveles de actividad de los tripulantes pilotos en el VII Convenio colectivo –a las que se añaden una base para el nivel 9 de 200 euros, para el 10 de 140 euros y para el 11 de 115 euros–, éstas se multiplicarán cada año por un porcentaje que bonifique la referida puntualidad. Así, entre el 95 y 100% de puntualidad, el 120%, entre el 90 y el 94,99%, el 110%, entre el 85 y el 89,99%, el 100%, entre el 80 y el 84,99%,el 80%, no percibiéndose nada por esta prima si la puntualidad es inferior al 80%.

1. En el artículo 104, Premio de antigüedad, se añade:

«durante la vigencia del vigente laudo se congela el premio de antigüedad tanto en su progresión como en sus cuantías resultantes. No obstante los anterior, los pilotos actualmente integrados en la plantilla Iberia Operadora mantendrán sus derechos ad personam en los términos expresados».

cve: BOE-A-2013-2800

Parece que sería aconsejable redefinir este concepto retributivo que, en cuanto que puede estar retribuyendo mayor experiencia, puede presentar duplicidades con la escala de niveles reconocidos en otros preceptos.

En cualquier caso, y como puede verse el presente laudo recoge importantes recortes y pautas de moderación salariales que son, en muy buena medida, resultado de la, generosa y comprensiva, disponibilidad de las partes interesadas, particularmente de los Pilotos y sus representantes a los cuales este árbitro quiere manifestar su reconocimiento. Todo ello significa que el coste de los Pilotos que se incorporan a Iberia, y que van a operar durante algunos años en Iberia Express, entran con salarios absolutamente competitivos respecto de los percibidos por Tripulantes de otras compañías que actúan en el mismo segmento. A efectos ejemplificativos y, claro está, dependiendo de la carga de trabajo, horas de vuelo, dietas, etc. Un Copiloto que se incorpora a Iberia en el nivel Inicial, el 11 recibirá, por todos los conceptos, retribuciones que oscilarán entre los 28 y 38 mil euros anuales, cuantía anual, que se ve incrementada en el nivel 10 (durante dos años) en unos 10 mil euros anuales más, y en los niveles 9 (otros dos años) en casi 20 mil euros anuales (esto es entre 60 y 70 mil euros), con un topaje salarial para los Copilotos que operen en Iberia Express, que se puede extender hasta 14 años de antigüedad en la empresa, de 78.408 euros, anuales. Y esta cuantía va a condicionar, de forma muy sustancial, las retribuciones de los Comandantes de Iberia Express que, eventualmente, pudieran proceder de Copilotos de la misma entidad, según antes se vio.

Como es fácil de entender, las retribuciones de los Tripulantes Pilotos, tanto Comandantes como Segundos, que operan en, o van a operar, en Iberia Operadora sufren, también algunos significativos recortes, según se desprende de los criterios establecidos en el texto anterior.

El árbitro que suscribe es consciente de que, a pesar de los importantes recortes retributivos para los Tripulantes Pilotos de Iberia Operadora que supone este laudo, el tránsito de los Copilotos de la misma, particularmente en las circunstancias de antigüedad actuales, a la situación de Comandantes de Iberia Express, aunque implique un ahorro para los presupuestos consolidados del Grupo, puede suponer un coste añadido para esta, lo que aconsejaría cuando menos, la imputación de una parte de este coste a la empresa matriz, en la definición presupuestaria.

Por los servicios técnicos correspondientes de la compañía se elaborarán los cuadros y tablas retributivos resultantes de acuerdo con los establecido en este laudo.

Las retribuciones que corresponden al Grupo N o de prestación de actividad en Iberia Express hacen referencia a las condiciones de jornada y trabajo de la referida empresa, siempre dentro del marco establecido por la normativa aeronáutica y su correspondiente Manual de Operaciones.

Una última consideración, como ya señalábamos anteriormente el árbitro que suscribe entiende que determinados conceptos retributivos y, sobre todo, de productividad y de organización del trabajo de los Tripulantes Pilotos de Iberia Operadora y, en menor medida, de Iberia Express, han de contemplar importantes modificaciones en el ámbito del plan de viabilidad de las Compañías. Este laudo arbitral podría –y acaso debería– incorporar algunos de ellos. Sin embargo, el momento negociador entre las partes de este conflicto, junto a otras organizaciones, de este plan de futuro podría verse «perjudicado» en sus posiciones negociadoras si alguna de las potenciales «aportaciones» de cada una de las partes a un escenario de acuerdo es adelantada en su reconocimiento en el presente laudo. En todo caso, y como resultado de las diferentes reuniones celebradas con las partes, particularmente con los Pilotos, este árbitro está seguro de la disponibilidad de las mismas en la asunción de compromisos que seguramente son fundamentales para el futuro de todos, al que se quieren vincular.

* * *

La complejidad de los números que expresan las cuantías, acentuada por las distintas situaciones y niveles hace difícil, en tanto en cuanto no se elaboren los cuadros y tablas retributivas que acabamos de citar, hacerse una idea de la nueva realidad salarial que

cve: BOE-A-2013-2800

intenta establecer este laudo y que pretende, al menos, establecer importantes reducciones salariales, bien es verdad que más en la perspectiva de una Iberia Operadora que decide organizar la explotación de *low cost* a través de una empresa filial, sin ignorar los importantes espacios de autonomía que ésta debe tener.

Por poner un ejemplo, es evidente que, si se operase esta nueva actividad con Comandantes y Pilotos de Iberia Operadora su coste resultaría elevado en el contexto del sector. También parece claro que si se decide que estos Pilotos sean contratados con plena autonomía por Iberia Express, sin tener en cuenta la existencia en la empresa matriz de un colectivo de alrededor de 1.500 Tripulantes Pilotos, los costes podrían ser mucho más reducidos para esta Compañía pero supondría un enorme incremento de costes para Iberia Operadora, que tendría un número de Pilotos demasiado elevado para una actividad que, al menos en el marco de esta empresa, se ha reducido. El tema parece claro. Por supuesto que eso podría dar lugar a un ERE para reducir la plantilla, pero resultaría difícilmente explicable que en este Grupo Empresarial, más allá de las connotaciones técnicas de esta calificación, se procediera al despido de un número de Pilotos equivalente al de los contratados, aunque sea a un menor precio, en la nueva empresa. Incluso desde el punto de vista económico, ello supondría un elevado coste indemnizatorio de extinciones de contratos de Pilotos con una gran antigüedad y con retribuciones más elevadas.

De cualquier forma lo que es fácil de comprender es que si Iberia reduce el número de sus Copilotos, al transformarse en Comandantes de Iberia Express, (y el incremento salarial de esta conversión es de algo más de 20.000 euros), pero cubre estas bajas de Copilotos con nuevos Copilotos contratados con costes que pasan de los 88.906 euros/año, que es el coste actual de un Copiloto de la Operadora, al que sigue una progresión económica muy grande, al nuevo coste que para estos tripulantes establece el laudo, que está entre los 28.000 y los 34.400 euros, se puede producir un ahorro muy relevante. En definitiva, cualquier trasvase interno de Pilotos que facilite la incorporación de nuevos Pilotos, con las nuevas tablas retributivas y mucha menor cuantía supone reducción importante de costes. No obstante, creo que debería estudiarse, en el ámbito de la Comisión de Resolución de Conflictos del laudo o, aun mejor, por negociación entre las entidades y organizaciones interesadas, la imputación a un CPT, que debería asumir la Operadora, de la cuantía resultante de la diferencia entre las retribuciones percibidas actualmente por los Copilotos «maduros» que se suelten de Comandantes en Iberia Express y las que podrían resultar en un momento normalizado de la aplicación de los criterios de este laudo.

A efectos de mayor clarificación, creo que merece la pena señalar cómo, a partir de los términos establecidos en el laudo –y el dato está recogido por un estudio de Deloitte, aportado por Iberia Express a la vista de la Sentencia de 2 de noviembre–, las retribuciones de futuro serían las siguientes:

| Niveles | Antigüedad | Retribuciones actuales | Retribuciones laudo (Deloitte) | Diferencias (Ahorro) |
|---|---|---|---|---|
| 11 | 1 | 88.906 | 34.400 | –54.506 |
| 10 | 2 | 88.932 | 43.800 | –45.132 |
| 10 | 3 | 96.846 | 43.800 | –53.046 |
| 9 | 4 | 96.872 | 52.212 | –44.660 |
| 9 | 5 | 102.948 | 52.212 | –50.736 |
| 8 | 6 | 104.435 | 79.120 | –25.315 |
| 8 | 7 | 115.115 | 79.120 | –35.995 |
| 8 | 8 | 115.141 | 79.120 | –36.021 |
| 8 | 9 | 125.714 | 79.120 | –46.594 |
| 7 | 10 | 125.740 | 83.704 | –42.036 |
| 7 | 11 | 135.729 | 83.730 | –51.999 |
| 6 | 12 | 137.226 | 91.777 | –45.449 |
| 6 | 13 | 146.128 | 91.803 | –54.325 |

cve: BOE-A-2013-2800

Es decir, que los nuevos Copilotos que se incorporen a Iberia Operadora van a tener una reducción de sus retribuciones que, en algunos caso, alcanzará el 50%(o más en el caso de los primeros niveles) y que, en general, se mueve en torno al 40%.

Esto con relación a Iberia Express pero si nos referimos en la operación a medio y corto radio, que es lo que se pretende con Iberia Operadora (también llamado Grupo N), en cuanto que ven congelada su progresión retributiva, hasta el límite de 14 años de actividad, y siempre de acuerdo con el laudo, en 78.408 euros/año, los ahorros resultarían, como es fácil de ver, mucho mayores.

Respecto de los Comandantes, salvando –aunque evidentemente el tema es importante– el primer trasvase de Copilotos «maduros» (es decir, con antigüedad poco común en las líneas, especialmente de *low cost)* de Iberia Operadora a Iberia Express, el coste de los Comandantes se vería, a partir de la aplicación de las normas del laudo muy seriamente reducidos. Por poner sólo dos ejemplos: Un Piloto que ingrese en Iberia en enero del 2013 –aceptando el estudio elaborado por Deloitte– cobraría 34.400 euros este primer año y 79.120 euros al cumplirse sus 6 años de antigüedad. Pues bien, si este Piloto se suelta en esa fecha como Comandante de Iberia Express, pasaría a ganar –de nuevo con el estudio de Deloitte, aportado al juicio por Iberia Express– 97.758 euros, que es el resultado de sumar a su retribución del Nivel 8 –79.120 euros/año–, la prima de Comandante; y en esta situación, y con este límite continuarían los primeros 14 años de antigüedad en la empresa. Por su parte, los Comandantes en cuanto se soltaran en Iberia Operadora, tendrían, en la hipótesis planteada de suelta a los 6 años de ingresar, esta misma retribución incrementada en 10.500 euros/año (por mayor importe de la prima de Comandante en la Operadora). Como puede observarse, también se produce una enorme diferencia que podría incrementarse o reducirse levemente en otras hipótesis de trabajo.

De este modo, el árbitro que suscribe piensa que, sobre todo en el ámbito del Grupo N, y en una perspectiva de próximo futuro, de la que no se puede abstraer esta actuación, tiene lugar ahorros relevantes. Lo que debe, sin duda, completarse en opinión del árbitro que suscribe, con nuevas modificaciones en la estructura y en las cuantías retributivas y, particularmente, con el establecimiento de nuevas medidas de mejora de la productividad, que han de ser objeto de necesaria negociación en su ámbito correspondiente y respecto de las cuales esta Resolución no puede ser más que un referente.

CAPÍTULO VIII

**Atenciones sociales**

CAPÍTULO IX

**Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo**

CAPÍTULO X

**Transportes**

CAPÍTULO XI

**Billetes gratuitos y con descuentos**

Los capítulos VIII, IX, X y XI se mantienen en vigor durante la vigencia de este laudo respecto a los pilotos que actualmente operan en Iberia Operadora. Respecto de los pilotos que presten su actividad en Iberia Express o que se incorporen al grupo N, sólo les será de aplicación en estas materias aquellos puntos expresamente establecidos en las disposiciones y términos en que aparezcan contemplados.

cve: BOE-A-2013-2800

CAPÍTULO XII

**Prevención laboral**

CAPÍTULO XIII

**Régimen disciplinario**

Los capítulos XII y XIII estarán en vigor para todos los tripulantes que operen en Iberia Operadora durante el tiempo de vigencia de este laudo. Respecto de los tripulantes de Iberia Express se estará a su normativa específica.

C) Comisión de Resolución de Conflictos. Siguiendo el modelo establecido en el laudo dictado, en el mismo marco, el 19 de julio de 2001, se propone el siguiente texto:

«Se crea una Comisión para la resolución de los conflictos. Estará compuesta por cinco miembros, todos con voz y voto: dos designados por la empresa, dos designados por los representantes sindicales de los tripulantes pilotos y uno designado por mutuo acuerdo de las partes.

El miembro de la Comisión designado por las partes habrá de ser ajeno a la empresa y gozar de reconocido prestigio e independencia.

Si transcurridos dos meses desde la fecha del laudo no se hubiere producido la designación a que se refiere el párrafo anterior, el miembro de la Comisión será designado por el árbitro de este conflicto.

El mandato de todos los miembros de la Comisión y el funcionamiento de la misma, terminará el 31 de diciembre de 2014.

La Comisión conocerá de los conflictos que se susciten en torno a la interpretación y aplicación del presente laudo. Ante esta falta de acuerdo, cualquiera de las partes podrá solicitar que se eleve el conflicto a la Comisión de resolución de conflictos.

La Comisión resolverá, en un plazo máximo de treinta días, los asuntos sometidos a su consideración.

Los acuerdos de la Comisión se adoptarán por mayoría, tendrán fuerza vinculante para ambas partes, serán inmediatamente ejecutivos y entrarán a formar parte del contenido de este laudo.»

**Recomendaciones**

El árbitro que suscribe entiende oportuno recordar las recomendaciones contenidas en el texto del laudo del 24 de mayo

I. Durante el, excesivamente prolongado, proceso de desacuerdo, con grave alteración de la deseable normalidad de las relaciones laborales entre Iberia L.A.E., S.A.U., Operadora, y sus Tripulantes Pilotos, se han producido actuaciones y conductas que merecen, en cualquier caso, una clara y firme censura.

No obstante, dichas conductas, injustificables a pesar del clima, tan inadecuado como condicionante, en el que tienen lugar, pudieran estar condicionadas por la convicción subjetiva de interpretaciones e, incluso, incumplimientos de acuerdos y disposiciones convencionales que se entendían vigentes por las contrapartes.

Ello, en un ordenamiento jurídico, como el nuestro, con reglas y criterios concretos de funcionamiento establecidos, no puede servir de justificación o pretexto para determinadas actuaciones.

Sin embargo, una abierta ponderación de la situación podría permitir una aplicación, atenuada en la valoración de la gravedad, desde potestad sancionadora de la empresa, rebajando en un grado las sanciones procedentes, impuestas o en tramitación.

Es esto lo que, en la búsqueda de nuevos y necesarios espacios de entendimiento como condición del futuro, respetuosamente recomienda –solicita– el árbitro que suscribe.

cve: BOE-A-2013-2800

II. El conflicto colectivo que desemboca en el presente laudo obligatorio, produjo, como hemos visto, algunas situaciones de anormalidad en las relaciones laborales en la empresa, con graves e importantes repercusiones económicas y sociales. Ello a un determinado planteamiento de acciones, de acuerdo con nuestro ordenamiento, que pretenden proteger los derechos y derivar responsabilidades, laborales y patrimoniales, de los eventuales responsables de actuaciones no ajustadas a derecho.

Como es obvio, una resolución arbitral no puede impedir, ni menos anular, las referidas acciones, Sin embargo, de nuevo en la idea de recuperación de un positivo marco de entendimiento, capaz de articular el futuro, este árbitro recomienda –y solicita– de las partes que desistan de acciones pendientes, ejecutadas o en vías de planteamiento, que en su esencia están muy vinculadas a conflictos, que precisamente, se pretenden resolver en este laudo, en términos equilibrados para las partes y, obviamente, correctos desde el punto de vista jurídico.

En particular se solicita el desistimiento por parte de Iberia a la demanda de conflicto colectivo presentada ante la Audiencia Nacional, el pasado 2 de marzo, aún pendiente de resolución, así como la no presentación por el SEPLA de otra demanda por supuestos incumplimientos del VII Convenio colectivo y sus anexos.

Sería muy conveniente, en opinión del que suscribe y sin perjuicio de lo señalado en el apartado anterior, dar por saneadas las acciones colectivas, como vía de fortalecer la solución que al conflicto de base, supone esta actuación arbitral.

Y toda esta recomendación adquiere mayor relevancia, en cuanto vinculada a un sistema de Administración de este laudo y solución a eventuales conflictos colectivos que, con preferencia de la convocatoria de derecho de huelga durante la vigencia de este laudo por el SEPLA, se propone a continuación.

III. Por último, el árbitro que suscribe, recomienda –solamente puede recomendar– al SEPLA, en cuanto organización representativa de los pilotos, que durante la vigencia del mismo busque en los procedimientos negocíales y de resolución «pacífica» de conflictos que más adelante se establecen, la solución de aquéllos que pudieran plantearse durante este complicado período de tiempo, postergando cualquier solución en el, sin duda legítimo, ejercicio del derecho de huelga, cuya facultad de convocatoria puede ser transferida a tales procedimientos de paz social. Y esta recomendación, cobra especial énfasis en referencia a la satisfacción por ambas partes de las recomendaciones anteriores.

Este árbitro no tiene duda de que el establecimiento de cauces de entendimiento y normalidad laboral y –a tal efecto podría tenerse presente la suscripción de los Acuerdos del SIMA– van a condicionar decisivamente el futuro de Iberia.

**Resolución aclaratoria**

La resolución aclaratoria del Laudo Arbitral de 24 de mayo de 2012, dictada por el árbitro que suscribe el 12 de junio siguiente («BOE» 28 de junio), tendrá valor de interpretación y aclaración respecto de los contenidos del referido Laudo que se mantengan en el texto de la presente resolución arbitral.

Es este el laudo arbitral que dicto y firmo en Madrid a 21 de diciembre de 2012.–Jaime Montalvo Correa.

cve: BOE-A-2013-2800