

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

6145 *Resolución de 21 de marzo de 2011, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el laudo arbitral del Convenio colectivo de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Air Europa Líneas Aéreas, SAU.*

Visto el contenido del Laudo Arbitral (código n.º 90100052032011) de fecha 5 de octubre de 2010 dictado por don José María Marín Correa en el procedimiento de arbitraje seguido en el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje en el conflicto del no acuerdo a que ha llegado la Comisión Paritaria de seguimiento e interpretación del Convenio colectivo de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de la empresa Air Europa Líneas Aéreas, SAU, recogido en el acta de 5 de marzo de 2010 y del que han sido parte, de un lado, los Sindicatos Unión Sindical Obrera (USO) y el Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas (SITCPLA) y, de otro, la citada empresa Air Europa, y de conformidad con lo establecido en el artículo 91 en relación con el artículo 90, apartados 2 y 3 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, artículo 22.1 del IV Acuerdo sobre resolución extrajudicial de conflictos laborales y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo.

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

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

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

Madrid, 21 de marzo de 2011.—El Director General de Trabajo, Raúl Riesco Roche.

LAUDO ARBITRAL DEL CONVENIO COLECTIVO DE TRIPULANTES DE CABINAS DE PASAJEROS DE AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, SAU

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

LAUDO ARBITRAL

En el no acuerdo a que ha llegado la Comisión Paritaria de seguimiento e interpretación del convenio colectivo de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de la empresa Air Europa, (desde ahora Comisión Paritaria) recogido en acta de 5 de marzo de 2010, en que las partes interesadas son de un lado los Sindicatos Unión Sindical Obrera (desde ahora USO) y Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas (desde ahora SITCPLA); y de otro la mencionada empresa Air Europa Líneas Aéreas SAU, (desde ahora la empresa), se hacen constar los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.—En fecha 5 de marzo de 2009, la Comisión Paritaria celebró reunión en que no hubo acuerdo sobre el alcance o aplicación del artículo 6.1.5 del II Convenio colectivo de la empresa con sus Tripulantes de Cabina de pasajeros (desde ahora TCP), en el

concreto sentido de que no se abona la prima de sobrecargo regulada en ese precepto, en relación con el anexo I del convenio colectivo cuando no se ejercen las funciones propias del Sobrecargo, aunque sí vuelen formando parte de la tripulación de cabina de pasajeros.

La partes interesadas suscribieron compromiso de aceptación de la decisión arbitral, el día veintiséis de agosto de 2010, solicitando arbitraje en Derecho y designando de común acuerdo Arbitro a quien dicta el presente Laudo.

Una primera convocatoria para comparecencia de las partes y del Arbitro tuvo lugar el día 14 de septiembre de 2010 a las 11 horas, con el resultado que consta en el acta oportunamente levantada al efecto, de la que cabe destacar que se concedió a la empresa un plazo que concluía el jueves 23 de Septiembre para presentación de alegaciones, a las que los sindicatos actuantes podrían contestar hasta el día 30 de Septiembre.

En esa misma fecha los dos Sindicatos actores han presentado sus respectivos escritos de alegaciones, que han sido unidos a las actuaciones.

Con ello el Arbitro tuvo por suficientes las diligencias practicadas y asimismo tuvo por abierto el plazo para dictar el presente Laudo.

De las documentaciones presentadas por las partes se derivan los siguientes

Hechos probados

Primero.—La empresa cuando lo entiende conveniente para el servicio designa a más de un tripulante habilitado para ejercer la función de Sobrecargo en un mismo vuelo, ocasión en que sólo ejercen las aludidas funciones propias de Sobrecargo uno o dos tripulantes de cabinas de pasajeros, según las necesidades del vuelo de que se trate.

Segundo.—El TPC habilitado para ejercer las funciones de SB, cuando no ejerce dichas funciones no percibe la llamada prima de Sobrecargo.

A tales hechos deben ser aplicados los siguientes

Fundamentos jurídicos

Primero.—Los hechos probados se deducen de la exposición efectuada en el escrito de planteamiento del arbitraje por parte del Sindicato Independiente de Tripulantes de Cabina de Pasajeros de Líneas Aéreas, y que han sido admitidos como ciertos por las demás partes concurrentes al arbitraje.

Por otra parte se tiene por intranscendente la realidad, afirmada por la empresa y negada por los Sindicatos, de ser pacífica la decisión de la empresa, que los Sindicatos afirman haber sido objeto de reclamaciones. No se aporta sentencia judicial o laudo arbitral que decida sobre reclamaciones colectivas o individuales análogas a la presente.

Segundo.—Con arreglo a la letra y a la interpretación judicial que ha merecido el artículo 151 de la LPL, hay que afirmar que este litigio es un conflicto colectivo, porque afecta a un grupo homogéneo de trabajadores compuesto por los tripulantes de cabina de pasajeros al servicio de la compañía Air Europa, que están habilitados para ejercer la función de Sobrecargo, y que aquí instan el reconocimiento de un derecho predicable de cada uno de ellos, consistente en devengar la prima de Sobrecargo cuando forman parte de una tripulación en vuelo por decisión de la empresa; pero no ejercen las funciones de Sobrecargo.

Tercero.—La cuestión a decidir es relacionada por los sindicatos actuantes con el artículo 39.3 del Estatuto de los Trabajadores, en el sentido de que, en su entender, la situación consiste en que la empresa encomienda funciones de categoría inferior (las de simple tripulante de cabina de pasajeros) a un trabajador de categoría superior (el sobrecargo) y no le mantiene la retribución de esa categoría superior. La empresa entiende que se trata de una prima devengada en virtud de la función desempeñada, de manera que, cuando no es desempeñada la función de Sobrecargo, no se lucra la prima debatida. Es claro que habrá que decidir si la función de Sobrecargo, está encomendada a una categoría profesional concreta, diferente y superior a la del tripulante de cabina de pasajeros.

Insiste el Sindicato SITCPLA, no así USO, en considerar que «sobrecargo» es una categoría profesional, criterio que, además, entiende que encierra una «cuestión trascendente a efectos de resolver la cuestión de la movilidad vertical, descendente o, regulada en el artículo 39 del Estatuto de los Trabajadores», lo que impone un estudio específico de la cuestión consistente en si «sobrecargo» es función o puesto de trabajo, o, por el contrario, es categoría profesional.

Cuarto.—Para decidir si se trata de dos categorías profesionales diferentes TPC y SB, o de una sola categoría a la que, eventualmente, se le pueden encomendar funciones adicionales, es de la máxima relevancia el núm. 1 del artículo 3 del Convenio colectivo, cuya literalidad, en lo que ahora nos concierne revela que la tripulación de una aeronave de la empresa de que se trata, se compone «de los tripulantes técnicos y de los tripulantes de cabina de pasajeros nombrados expresamente por la dirección de la empresa para la realización de un servicio de vuelo». Que Tripulante de cabina de pasajeros (TCP), es «el poseedor del certificado y habilitación correspondiente, que ejerce a bordo las actividades de atención al pasajero, así como aquellas relacionadas con la seguridad del mismo y las referentes a evacuación y demás funciones que hayan de realizarse en caso de emergencia, en el tipo de avión para el que esté habilitado»; y que el SB es un TPC «que podrá ser destinado por la empresa a realizar, aparte de su cometido profesional, funciones de coordinación y supervisión de los trabajos asignados a la tripulación de cabina y ser el enlace entre ésta y la tripulación técnica». Y añade literalmente: «Dicha función recibirá el nombre de sobrecargo». De aquí es forzoso deducir que este TPC encargado de las funciones de SB realiza estas funciones «aparte de su cometido profesional», o sea sin dejar de ser y trabajar como cualquiera de los TPC que compongan la tripulación del vuelo de que se trate.

A igual conclusión, que niega que sobrecargo sea una categoría profesional diferente de la de TPC, llegó la Audiencia Nacional en su sentencia de 30 de octubre de 1989 («LA LEY» 3123/1989), doctrina que ha sido asumida por el TSJ de Madrid, entre otras, en la suya de 25 de marzo de 2008 (LA LEY 35820/2008).

Apoya este criterio la misma literalidad del Convenio colectivo cuya interpretación parcial es objeto de este Laudo, y que, al establecer su campo de aplicación personal, en concepto de trabajadores, se refiere a «los trabajadores contratados como tripulantes de cabina de pasajeros», sin otra especificación.

Quinto.—El reiterado Convenio colectivo, titula su artículo 3.4 «Cargo de confianza. Sobrecargo» y, si el contenido del precepto respondiera a la expresión «Cargo» seguramente que no habría dado lugar a la presente controversia. Pero es que la letra del precepto no mantiene tal criterio o concepto porque su primer párrafo es literalmente: La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen para la asignación de la función de Sobrecargo,...» de manera que no es útil para decidir si «sobrecargo» es una categoría profesional o se trata de una función a desarrollar, lo que, sin embargo sí ha sido concluido del análisis del núm. 1 de este mismo precepto.

Sexto.—Acudiendo al precepto pactado que norma la asignación concreta de la función de sobrecargo, y que es el artículo 3.2.2 podemos leer que: «La asignación de la función de SB en un vuelo se hará por orden de escalafón», y, tras el párrafo que regula los efectos de la excedencia voluntaria, se añade: «Cuando en un vuelo coincidan dos SB, siempre ejercerá la función de SB el más antiguo, independientemente de que ostente otro cargo de confianza, a excepción de los cambios voluntarios e imaginarias en ejecución.» De esta literalidad aparece con nitidez lo siguiente: Que la empresa puede destinar, y destina, como tripulante de cabina de pasajeros en un mismo vuelo a más de uno de entre quienes están habilitados para ejercer la funciones de sobrecargo, supuesto en que sólo uno de ellos —el más antiguo— o dos en casos en que deban ser dos los SB en el vuelo, las ejercerán.

Séptimo.—Esta conclusión no es afectada por la regulación en el mismo precepto de la existencia de un escalafón de sobrecargos. Así acaba de verse en la previsión de que ejerza las funciones, si coinciden dos en un mismo vuelo el más antiguo en el escalafón. Pero está claro que la finalidad de ese escalafón es precisamente señalar a quien de los

habilitados coincidentes en un mismo vuelo le corresponde ejercer las funciones propias de SB, sin que ello determine el establecimiento de una categoría profesional concreta, dado que la incorporación a ese escalafón se produce por la habilitación para la realización de las funciones, y, sobre todo, que esa incorporación no aparece que haga salir del escalafón general de la categoría única de tripulantes de cabina de pasajeros a quien ha sido incorporado al mismo, y, lo que es más importante que la asignación de las funciones propias del SB no exonera de ejercer, en el mismo vuelo, las propias de TPC, como se vio anteriormente.

Octavo.—Es de la máxima relevancia el último párrafo del apartado 1.5 del artículo 6 del Convenio colectivo que previene —y este es el hecho impugnado por quienes plantean el arbitraje— que «la prima de SB que se abona por desarrollar dicho cargo no es consolidable, percibiéndose la misma mientras desarrolle el TCP dicha función», pues, aunque nuevamente se utilicen casi como sinónimos, los términos «cargo» y «función», lo que resulta terminante es que el precepto mantiene al SB como un TPC más, que, en determinadas ocasiones desarrolla esas funciones, con lo que devenga la prima aquí debatida.

Noveno.—No puede desconocerse que el ejercicio de las funciones de SB precisa de la preparación y habilitación reguladas en el artículo 3.4 del Convenio colectivo, que incluso dice: «El paso de un TPC a ejercer la función de sobrecargo se producirá por designación de la compañía, de entre todos los que reúnan los requisitos anteriores y establecidos en la normativa vigente, tras superar los cursos, pruebas y evaluaciones correspondientes», expresiones que pudieran identificar el ejercicio de esas funciones como el ascenso a una categoría profesional superior. Sin embargo esta consecuencia no resulta del contexto del propio precepto, que en otro párrafo establece que «No se programará más de un sobrecargo por vuelo en aviones «narrow-body, ni más de dos en vuelos ...», lo que evidencia que la «designación» está anudada al desarrollo efectivo de las funciones y no a la habilitación para ejercerlas. En cualquier caso lo que resulta innegable es que tanto la categoría de TPC como la de SB, si se entendiera que estas funciones identificaban una categoría profesional, constituirían un mismo grupo profesional, dentro del cual, la remuneración correspondiente sería la de la función realmente desarrollada, salvo que hubiera una expresa reserva de las correspondientes a las tareas superiores, como se verá más adelante.

Décimo.—Concluido así este componente de la cuestión debatida, queda por resolver si la pérdida o el no devengo de la prima debe mantenerse, habida cuenta de que el desempeño o el no desempeño de la función de SB viene a tener como causa una decisión unilateral de la empresa, que vendría a consistir en el destino a formar parte de una TCP a más de los Sobrecargos precisos para el vuelo de que se tratara, con la consiguiente aplicación del precepto, arriba estudiado, conforme al cual «Cuando en un vuelo coincidan dos SB, siempre ejercerá la función de SB el más antiguo» (artículo 3.2.2). En realidad, lo que revela la letra de esta norma pactada es que la empresa puede designar para un mismo vuelo más SBs de los necesarios en orden a componer la TCPs del vuelo de que se trate. Y, si la empresa así lo decide, sólo uno de ellos (o dos cuando así es preciso) ejercerán las funciones de SB, y precisamente lo hará quien ostente mayor antigüedad.

Por tanto, es esta literalidad del Convenio colectivo la que establece la facultad de la empresa de destinar a más TPCs habilitados para ejercer las funciones de SB de los necesarios en el vuelo concreto.

Undécimo.—La conclusión alcanzada, contraria a la pretensión ejercitada cuenta con un sólido apoyo en Doctrina de la Sala IV del Tribunal Supremo, reiterada en numerosas sentencias, de las que cabe citar la de 27 julio 1993, RJ 1993\5986; la de 20 de diciembre de 1994 RJ 1995\677; y más moderna, la de 7 de julio de 1999, RJ 1999\6798, que coinciden en negar que pueda devengarse un complemento retributivo anudado a la realización de unas funciones concretas cuando tales funciones no se llevan a cabo, en virtud de una decisión de la empresa, adoptada en ejercicio de una facultad avalada por el ordenamiento.

Se nos enseña en esta última sentencia que «que la posibilidad de garantizar mediante convenio colectivo los pluses del puesto de trabajo precedente en caso de movilidad funcional, ha de hacerse de manera clara e inequívoca, pues las excepciones deben interpretarse restrictivamente y las cláusulas equívocas deben interpretarse según el artículo 1286 del Código Civil en el sentido más acorde a la naturaleza objeto del contrato, y siendo el contrato de trabajo de carácter sinalagmático es claro que las retribuciones asignadas a determinadas circunstancias concurrentes en la prestación del trabajo no deben abonarse cuando estas circunstancias son inexistentes». Y ya hemos visto que el Convenio colectivo no garantiza la conservación del derecho, sino que, por el contrario, hace depender el devengo de la prima del ejercicio de las funciones.

Por otra parte, razona también el alto Tribunal en la citada S. de 27 de Julio de 1993 que «Ello no contradice la garantía de los derechos económicos del trabajador que establece el artículo citado, (39 del ET) pues esta garantía se refiere a los derechos que de manera estable definen el «status» profesional del trabajador en la empresa y que corresponden a su categoría y a sus condiciones personales, sin que alcance a aquellas retribuciones que, por estar ligadas a las características de un determinado puesto de trabajo, no son consolidables ni se incorporan a ese «status» profesional, percibiéndose cuando se desarrollan las actividades que dan lugar a las mismas o cuando una garantía específica asegura su mantenimiento.»

Duodécimo.—Ilustra también la decisión de esta controversia la distinción que se hace en la STS de 20 de Octubre de 2008 («LA LEY 176.281/2008) entre complemento «personal» y complemento «funcional», para negar el plus de idiomas a quien deja de desempeñar un puesto de trabajo en que se aplicaban sus conocimientos de lenguas extranjeras y pasa a desempeñar un puesto en que esos conocimientos no son aplicados, y lo hace no por decisión personal suya sino como consecuencia de que la empresa cierra el centro de trabajo en que eran necesarios aquellos conocimientos.

Pues bien, aquí se debate el devengo de un complemento salarial identificado como «prima», lo que no es adecuado para remunerar una cualidad o condición personal, sino que es consecuencia de una circunstancia objetiva, que es, en este caso, el desempeño de las tareas de SB acumuladas a las propias de su condición personal de TPC. Porque tampoco aquí ha sido alegado y probado que, inmediatamente de obtener la habilitación para desempeñar la función de SB se comience a percibir la prima litigada, al margen de que se inicie, o no, también inmediatamente, o el ejercicio de la función.

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

Decido

Que desestimando la pretensión del Sindicato de Tripulantes de Cabinas de Pasajeros de Líneas Aéreas y del Sindicato Unión Sindical Obrera, y en interpretación del artículo 6.1.5 del vigente convenio colectivo entre los Tripulantes de Cabina de Pasajeros y la empresa Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U., declaro que la prima por ejercer las funciones de sobrecargo solo es devengada cuando son ejercidas tales funciones.

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

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

Así por este Laudo lo pronuncio, mando y firmo.