



Roj: SAN 1235/2016 - ECLI:ES:AN:2016:1235
Id Cendoj: 28079240012016100056
Órgano: Audiencia Nacional. Sala de lo Social
Sede: Madrid
Sección: 1
Nº de Recurso: 29/2016
Nº de Resolución: 60/2016
Procedimiento: SOCIAL
Ponente: EMILIA RUIZ-JARABO QUEMADA
Tipo de Resolución: Sentencia

AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

MADRID

SENTENCIA: 00060/2016

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Social

Secretaría D^a. MARTA JAUREGUIZAR SERRANO

SENTENCIA Nº: 60/2016

Fecha de Juicio: 05/04/2016

Fecha Sentencia: 15/04/2016

Fecha Auto Aclaración:

Tipo y núm. Procedimiento: CONFLICTOS COLECTIVOS 29 /2016

Ponente: D^a EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA

Demandante/s: CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO

Demandado/s: IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA SOCIEDAD UNIPERSONAL, ASOCIACION SINDICAL DE TECNICOS DE MANTENIMIENTO AERONAUTICO, SINDICATO COMISION DE TRABAJADORES DE AVIACION, UNION SINDICAL OBRERA SECTOR AEREO, FETT-UGT, FSC-CCOO

Resolución de la Sentencia: DESESTIMATORIA

Breve Resumen de la Sentencia: *Conflicto colectivo. Legitimación. Principio de correspondencia. La AN explica que el conflicto se plantea en varios centros de trabajo de la empresa y no cabe ignorar que CGT promotor del conflicto en la demanda planteada por el mismo tan solo tiene representación en el centro de trabajo de Madrid. No cabe deducir que dicho Sindicato goce de legitimación activa al respecto, pues para ello resulta preciso, conforme se deduce de lo prevenido por el artículo 154 LRJS que su ámbito de actuación coincida o sea más amplio que el del conflicto que ha promovido. Es cierto que tiene un delegado en el Comité Intercentros que no consta que sea el presidente del Comité Intercentros y por otro lado, no aparece que la norma convencional le atribuya a dicho Comité facultades para promover conflictos colectivos ni tampoco consta siquiera que el Comité Intercentros le haya facultado a ello. (FJ 3º)*

AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

-

GOYA 14 (MADRID)

T fno: 914007258

BLM

N IG: 28079 24 4 2016 0000032

ANS105 SENTENCIA

CCO CONFLICTOS COLECTIVOS 0000029 /2016

Ponente Ilma. Sra: D^a EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA

SENTENCIA

ILMO. SR. PRESIDENTE:

D. RICARDO BODAS MARTÍN

ILMOS. SRES. MAGISTRADOS:

D^a EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA

D. RAMÓN GALLO LLANOS

En MADRID, a quince de Abril de dos mil dieciséis.

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

EN NOMBRE DEL REY

Han dictado la siguiente

SENTENCIA

En el procedimiento CONFLICTOS COLECTIVOS 29 /2016 seguido por demanda de CONFEDERACION GENERAL DEL TRABAJO (letrado D. DIEGO DE LAS BARRERAS DEL VALLE) contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA, SOCIEDAD UNIPERSONAL (letrado D. Adriano Gómez), FSC- CC.OO. (no comparece), FETT-UGT (no comparece), CTA SINDICATO COMISIÓN DE TRABAJADORES DE AVIACIÓN (no comparece), USO-SECTOR AÉREO (no comparece) Y ASOCIACIÓN SINDICAL DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (no comparece), sobre CONFLICTO COLECTIVO. Ha sido Ponente la Ilma. Sra. D^{ña}. EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero .- Según consta en autos, el día 1 de febrero de 2016 se presentó demanda por D. Diego de las Barreras del Valle en representación de la CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (C.G.T.), contra IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA, SOCIEDAD UNIPERSONAL (en adelante Iberia). Asimismo como interesados los siguientes sindicatos: FSC-CC.OO., SINDICATO DE TRANSPORTE AÉREO DE LA FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS; FETT-UGT, SINDICATO AÉREO DE LA FEDERACIÓN ESTATAL DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES; CTA, SINDICATO COMISIÓN DE TRABAJADORES DE AVIACIÓN; USO, UNIÓN SINDICAL OBRERA-SECTOR AÉREO Y ASOCIACIÓN SINDICAL DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO, sobre CONFLICTO COLECTIVO.

Segundo.- La Sala designó ponente señalándose el día 2 abril de 2016 para los actos de conciliación y, en su caso, juicio.

Tercero .- Llegado el día señalado tuvo lugar la celebración del acto del juicio en el que la parte demandante se afirmó y ratificó en su demanda, solicitando que se dicte en su día sentencia por la que se declare el derecho de todos los Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico de Iberia con tres años o más de experiencia profesional como TMA en la realización de las tareas descritas en la Parte I apartado 2 del Convenio de Tierra de Iberia a recibir con cargo a la empresa y durante su jornada de trabajo la formación pertinente para la obtención de la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves-Parte 66 básica, de tipo B1.1 o B.2 o A, según corresponda a las tareas que se realicen, condenando a IBERIA a estar y pasar por tal declaración.

Frente a tal pretensión, CTA, ASETMA, USO, UGT y CC.OO. no comparecieron al acto del juicio, pese a costar citados en legal forma.

El letrado de Iberia alegó la excepción de falta de legitimación activa y, en cuanto al fondo se opuso a la demanda, todo ello en los términos que resultan del acta de juicio y de la grabación de la vista oral.

Cuarto. - De conformidad con lo dispuesto en el artículo 85.6 LRJS se precisa que los hechos controvertidos fueron los siguientes:

- Solo hay TMA sin licencia en Madrid y Barcelona.
- CGT tiene dos representantes de 27 miembros en el Comité de Barajas; en Barcelona ninguno.
- Iberia no recomienda ni participa en la labor de otorgar licencias.
- TMA según 144 Reglamento Europeo realizan funciones de ejecución que consisten en prácticas de estandarización y funciones de Sign off que consiste en comprobar que se ha ejecutado correctamente la actividad práctica. Ni las práctica estándar ni sign off requieren licencia.
- La licencia con competencia certificadora es la que acredita que el avión esté OK.
- Se produce, posteriormente, una visita de estandarización de EASA, revisa el plan de convergencia que requiere requisitos para acceder a licencia certificadora.
- La empresa está sometida a continuas auditorias de AESA y EASA.
- La formación impartida por Iberia se refiere a factores humanos, formación con arreglo a tipo de flota y reasignación de funciones.
- Si los trabajadores tienen licencia no tienen mecánicamente derecho a ser certificadores, depende de Iberia.
- CGT tiene un miembro en el comité intercentros.

Hechos conformes:

- Iberia tiene un manual de mantenimiento o formación profesional de grado medio o superior o formación equivalente.
- Iberia decide quien y cuantos pueden certificar.
- El presupuesto para certificar es que se disponga de la licencia correspondiente.
- En julio de 2004 Iberia y DGAC acuerdan un plan de convergencia.
- Hay mantenimiento en línea y en gran parada que involucra a cuarenta o cincuenta TMA, uno de ellos es el certificador con licencia que certifica todos los trabajos realizados y le da el visto bueno el comandante, en el proceso intervienen certificados de apoyo con licencia B1.

Quinto.- Recibido el pleito aprueba, se practicaron las pruebas propuestas por las partes y declaradas pertinentes, con el resultado que consta en el acta levantada al efecto.

Sexto. -En la tramitación de estos autos se han observado todas las prescripciones legales.

Resultando y así se declaran, los siguientes,

HECHOS PROBADOS

PRIMERO .-El presente conflicto colectivo afecta a los trabajadores con categorías profesionales encuadradas en el Grupo Profesional de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (en adelante TMA) definido en la Parte I apartado 2 del XX Convenio Colectivo para el Personal de Tierra de Iberia (B.O.E. de 22 de mayo de 2014), que carezcan de ningún tipo de Licencia básica de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves en vigor, de las reguladas en el "Reglamento (UE) Nº 1321/2014, de la Comisión, de 26-11-2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas".

Estos trabajadores prestan servicios tanto en los centros de mantenimiento en línea que tiene Iberia donde se realizan revisiones completas de aeronaves (denominadas de "gran parada", que implican el desmontaje completo del avión)-como las denominadas Antigua y Nueva Zona Industrial de la Muñeza (AZ1 y NZ1) -, como en tareas de mantenimiento en pista en distintos aeropuertos distribuidos por todo el territorio nacional.

SEGUNDO. - En febrero de 2016 Iberia cuenta con un total de 2268 TMAs en los centros de trabajo siguientes: Madrid 1918, Málaga 15, Bilbao 14, Ibiza 2, Las Palmas 14, Oviedo 5, Santiago de Compostela 6, Tenerife 5, Valencia 6, Barcelona 237, Alicante 6, Granada 2, La Coruña 5, Mahón 2, Palma de Mallorca 11, Sevilla 15, Vigo 3, Jerez 2.

En los únicos centros de trabajo donde prestan servicios TMA's que no cuentan con la formación necesaria para la obtención de la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves-Parte 66 básica están ubicados en Madrid y Barcelona. (Descriptor 26 y 29).

TERCERO .-CGT cuenta con 2 miembros designados por su candidatura en el Comité de empresa del Aeropuerto de Barajas, de un total de 27 miembros. Tiene un delegado en el Comité intercentros. En Barcelona no cuenta con ningún miembro de su Comité de empresa (ni consta que concurrieron a las elecciones) ni acredita afiliación en dicho centro. (Descriptor 30 y documento nº1 presentado por la parte demandante en el acto del juicio.)

CUARTO .- La actividad de mantenimiento de aeronaves civiles se encuentra regulada por normativa internacional a partir del Convenio de Chicago de 1944. A nivel comunitario, por el "Reglamento (CE) 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos, y sobre la aprobación de las organizaciones y personas que participen en dichas tareas" se introdujo la obligatoriedad de sustituir el antiguo sistema nacional de licencias de mantenimiento por un sistema comunitario de Licencia de Mantenimiento de Aeronaves (LMA).

Dicha norma comunitaria ha tenido sucesivas reformas y en la actualidad ha sido sustituida por el "Reglamento (UE) Nº 1321/2014, de la Comisión, de 26-11- 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personas que participan en dichas tareas". La actividad de mantenimiento de aeronaves está supervisada a nivel comunitario por la Agencia Europea de Seguridad Aérea. (EASA)

A nivel nacional, en cuanto no contradiga el Reglamento Comunitario, continúa vigente el Real Decreto 284/2002, de 22 de marzo, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones de los técnicos de mantenimiento y personal certificador de mantenimiento de las aeronaves civiles, que regulaba las condiciones para la obtención de las licencias con antelación a 2003, así como las condiciones para que las organizaciones de mantenimiento otorguen a determinados TMA's la acreditación como personal "certificador".

Con arreglo a dicha normativa, se entiende como Técnico de Mantenimiento de Aeronaves a aquel personal titular de una LMA (desde la más sencilla de tipo A hasta las de tipo B1, B2, B3 o C), que está facultado para realizar tareas de revisión y reparación de elementos de una aeronave emitiendo certificados de aptitud para el servicio de sus componentes, o para actuar como personal de apoyo de aquel.

Con arreglo a la antigua normativa (R.D. 284/2002), los certificadores son los técnicos que designa la empresa para autorizar en un hombre la puesta en servicio de una aeronave una vez finalizadas las revisiones pertinentes.

A nivel nacional, se encomienda la supervisión y control administrativo de la actividad de mantenimiento a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, quien tiene delegada por la norma comunitaria la función de expedir las LMA Parte 66. (Licencias a nivel comunitario)

QUINTO .- El sistema vigente de obtención, expedición y conservación de LMA Parte 66 se regula en el Anexo III (Parte 66) del Reglamento (UE) 1321 /2014, que establece un esquema de categorías, concretamente categorías A, B1, B2, B3 y C que facultan para la realización y certificación de diversas tareas de mantenimiento, como en distintas subcategorías dentro de cada una de ellas que facultan para la realización de las mismas en cada modelo de aeronave.

La regulación prevista para las LMA de las categorías A, B1 y B2 establecida en el apartado 66. A. 2.0 del citado Anexo III es del siguiente tenor literal:

66. A. 20 facultades

a) se disfrutará de las siguientes facultades:

1. Una licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría A permitirá a su titular emitir certificados de aptitud para el servicio después de trabajos secundarios de mantenimiento programado de línea y de rectificaciones de defectos sencillos, dentro de los límites de tareas específicamente definidos en la autorización de certificación a que se refiere el punto 145. A. 35 del anexo II (Parte 145). Las facultades de certificación deberán limitarse a los trabajos realizados personalmente por el titular de la licencia en la organización de mantenimiento que emitió la autorización de certificación.

2. Una licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría B1 permitirá a su titular emitir certificados de aptitud para el servicio y actuar como personal de apoyo de categoría B.1 después de:

-trabajos de mantenimiento ejecutados en la estructura de la aeronave, el grupo motopropulsor y los sistemas mecánicos y eléctricos;

-trabajos en sistemas de aviónica que necesiten únicamente comprobaciones sencillas para demostrar su funcionamiento y no requieran el diagnóstico de averías.

La categoría B1 incluye la subcategoría A correspondiente.

3. Una licencia de mantenimiento de aeronaves de categoría B2 permitirá a su titular:

i) emitir certificados de aptitud para el servicio y actuar como personal de apoyo de categoría B2 para:

- trabajos de mantenimiento ejecutados en sistemas eléctricos y de aviónica y

- tareas eléctricas y de aviónica en grupos motopropulsores y sistemas mecánicos que necesiten únicamente comprobaciones sencillas para demostrar su funcionamiento, y

ii) emitir certificados de aptitud para el servicio después de trabajos secundarios de mantenimiento programados de línea y de rectificaciones de defectos sencillos, dentro de los límites de tareas específicamente definidos en la autorización de certificación a que se refiere el punto 145. A. 35 del anexo II (parte 145). Esta facultad de certificación estará restringida a las tareas que el titular de la licencia haya llevado a cabo personalmente en la organización de mantenimiento que emitió la autorización de certificación y a las habilitaciones ya anotadas en la licencia B2. La licencia para la categoría B2 no incluye ninguna subcategoría A.

SEXTO. - Con antelación a la entrada en vigor del Reglamento (CE) 2042/2003 el sistema de acreditación de las antiguas LTMA se basaba en un acuerdo entre Iberia y Aviación Civil, que consistía en que la empresa expedía la respectiva LTMA, con base a una certificación de experiencia profesional emitido por Iberia al trabajador que lo solicitaba individualmente.

Con la entrada en vigor del Reglamento (CE) 2042/2003, las antiguas licencias perdían vigencia debiendo ser sustituidas por las nuevas LMA Parte 66 (de ámbito comunitario). La norma permitía que las empresas designadas como " *organizaciones de mantenimiento de aeronaves* " designará los TMAs a los que se debía expedir una LMA Parte 66.

El 16 de febrero de 2005, la DGAC aceptó la propuesta de convergencia, que a tal efecto le fue remitida por Iberia, mediante escrito de 14 de julio de 2004, relativo a la Parte 66 del Reglamento (CE) de la Comisión 2042/2003, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas. La mencionada propuesta establecía los requisitos de formación básica, formación de tipo, experiencia, categoría laboral y formación, que debía cumplir el personal de la compañía incluida en su ámbito de aplicación, para que se procediese a la conversión de sus anteriores licencias de mantenimiento, nacionales, en la nueva licencias de mantenimiento de aeronaves (LMA), debido a la entrada en vigor del citado Reglamento.

A causa de problemas de planificación de la producción aducidos por Iberia, con carácter excepcional y hasta el 28 de septiembre de 2006, mediante resolución de la DGAC de 13 de marzo de 2006, se aceptó el certificado de formación emitido por la Unidad de Formación de la Dirección de Mantenimiento e Ingeniería de la compañía Iberia, en el que se recogía la formación recibida por cada trabajador durante toda su vida laboral en la empresa.

Como consecuencia de una visita de estandarización realizada por EASA, de acuerdo con el Reglamento (CE) 736/2006 de la Comisión, de 16 de mayo, sobre métodos de trabajo que debe aplicar EASA en las inspecciones de normalización, se estableció por parte del equipo auditor que realizó la visita, el criterio consistente en que todo el personal perteneciente a la compañía Iberia, que a fecha 28 de septiembre de 2005, cumpliera con todos los requisitos de formación y experiencia establecidos en el plan de convergencia probado, a excepción de ser persona certificador, podía ser incluido en dicho plan y por tanto, tener el derecho a la obtención de una licencia LMA, Parte 66 del Reglamento (CE) 2042/2003.

AESA realizó un nuevo informe de conversión a 31 de octubre de 2008 que modifica el informe de conversión emitido el 21 de septiembre de 2005. Dicha modificación deriva de las discrepancias detectadas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), con el informe de conversión inicial, durante las inspecciones realizadas a España en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 736/2006. Las discrepancias se centran en el reconocimiento de la formación básica (teórica y práctica) y no en la experiencia y derechos previamente

adquiridos, por ello requieren completar la formación básica teórica con nuevas áreas de conocimiento. (Descriptor 21, que se da por reproducido)

Iberia confecciono una lista de LMAs solicitadas de acuerdo con los requisitos del nuevo informe de conversión de 31/10/2008. (Descriptor 42)

El 29 de abril de 2011, Iberia solicitó una ampliación del plan de convergencia que fue aprobada por la Dirección de Seguridad de Aeronaves de la AESA, el 11 de julio de 2011. En esta propuesta de ampliación se establecían, los requisitos que debía cumplir el personal incluido en la citada ampliación y para quién se solicitaba la emisión de una nueva licencia LMA, Parte 66, entre los que se encontraban los siguientes: Certificado de experiencia en Iberia. Certificado de superación satisfactoria del curso teórico realizado por el solicitante con anterioridad al 28 de septiembre de 2005 y Certificado de superación satisfactoria, al cierre del primer plan de convergencia para Iberia del curso de técnicas digitales y/o propulsión en los expedientes que procediese.

La citada resolución del día 11 de julio de 2011 por la que se aceptaba la propuesta de Iberia de ampliación del plan de convergencia, Parte 66, además hacía constar expresamente que de forma previa a la emisión de la licencias del personal incluido en dicho plan, se verificaría individualmente el cumplimiento de los requisitos recogidos en la mencionada ampliación del plan de convergencia, para lo cual se elaborarían expedientes individuales para cada solicitante. (Descriptor 43, cuyo contenido se da por reproducido)

SÉPTIMO .- En la actualidad, los TMAs que quieran obtener las LMA Parte 66, tienen que realizar fuera de su jornada laboral la formación correspondiente en centros privados y presentarse, previo pago de tasas, a los exámenes preceptivos que organiza SENASA (sociedad que sustituyó a la antigua Escuela Nacional de Aeronáutica en virtud del RD 1649/1990, de 28 de diciembre), entidad facultada por la Agencia Española de Seguridad Aérea para la realización de los exámenes.

OCTAVO .- En los últimos años, varios trabajadores TMAs que estaban en posesión de las antiguas licencias de técnicos de mantenimiento han reclamado a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la conversión de sus licencias en las nuevas LMA Parte 66, siendo desestimadas sus solicitudes. (Descriptor 43)

NOVENO .- Hasta el año 2005, el convenio de tierra de Iberia utilizaba la misma denominación para referirse al colectivo profesional de TMAs que la norma administrativa reguladora de las licencias (en aquel entonces el Reglamento CE 2004/2003), la de " *técnico de mantenimiento de aeronaves*."

En fecha 27/09/2005 se dictó sentencia por esta Sala en el procedimiento nº 2/2005 en la que se estimaba la demanda formulada por el Sindicato ASETMA de impugnación del XV convenio colectivo, por ilegalidad de sus artículos 28,30, 39,46 a), 57 -3º, 59, 62, 70, 77-1º, 77 bis, 78, 133-7º, 134-4º, 138-4º, 154, 156, 157, 157 bis, 174-4º, 217, 218, 219, Disposición Transitoria XI -párrafo 2º, Anexo V, Anexo VI, Apéndice-punto 2º, Disposición Transitoria XV-I, Disposición Transitoria XVI y Disposición Final I -parte III punto 1., en cuanto a la mención que en ellos se hace a...." de aeronaves ". Señala que los interlocutores sociales tienen plena capacidad para construir y denominar las categorías profesionales en el seno de la negociación colectiva siempre que ello no implique que la denominación acordada busque, a sabiendas - porque el intento conciliatorio podía corregir el desconocimiento-, una denominación cuya equivocidad pueda hacer presumir que sus integrantes ostentan una licencia de la que carecen, parigualando funciones de los integrados e incluso pudiendo desarrollar los carentes de licencia funciones específicamente propias de los Técnicos de mantenimiento de aeronaves.(Descriptor 47).

Siendo desestimado por el TS el recurso de casación interpuesto por la demandada IBERIA LAE por STS de 7 de junio de 2007, rec. 19/2006 . Explica la Sala que si bien el art. 22 ET habilita a los negociadores de un Convenio para regular con entera libertad la constitución de los grupos profesionales, no es menos cierto que en ello deben respetar las normas imperativas como dispone con carácter general el art. 85,1 ET , y por ello, si en el supuesto enjuiciado existe una norma de desarrollo de un Convenio Internacional que dispone quiénes pueden ostentar la condición de técnicos de mantenimiento de aeronaves , no puede aceptarse que en un Convenio Colectivo se desfigure esa denominación para atribuírsele a otro tipo de profesional. (Descriptor 48)

Con posterioridad se cambió la denominación del grupo profesional de TMAs en los sucesivos convenios colectivos de tierra, pasando a denominarse " *Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico* ", en lugar de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (denominación coincidente con la de la licencia)

DECIMO .- Iberia tiene un manual de mantenimiento o formación profesional de grado medio o superior o formación equivalente. (Hecho conforme)

UNDECIMO. - Iberia decide quién y cuantos TMAs pueden certificar. (Hecho conforme)

DECIMO-SEGUNDO .- El presupuesto para certificar es que se disponga de la licencia correspondiente. (Hecho conforme)

DECIMO-TERCERO .- Hay mantenimiento en línea y en gran parada en el que prestan servicios 40 o 50 TMAs, uno de ellos es el certificador con licencia que certifica todos los trabajos realizados y le da el visto bueno del comandante. En el proceso intervienen certificadores de apoyo con licencia B1. (Hecho conforme)

DECIMO-CUARTO .- Los trabajadores TMAs que carecen de licencia en vigor no realizan la formación preceptiva en la empresa para la obtención de las nuevas LMAs durante su jornada laboral y con cargo la empresa.

DECIMO-QUINTO .- El 6 de noviembre de 2015, se celebró ante el SIMA el procedimiento de mediación promovido por CGT teniendo como resultado la falta de acuerdo. (Descriptor 3).

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO .- En cuanto a los hechos declarados probados, se obtienen de las pruebas que en ellos se indica, dando con ello cumplimiento a lo establecido en el artículo 97.2 de la LRJS .

SEGUNDO. - la parte demandante solicita que se dicte sentencia por la que se declare el derecho de todos los Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico de Iberia con tres años o más de experiencia profesional como TMA en la realización de las tareas descritas en la Parte I apartado 2 del Convenio de Tierra de Iberia a recibir con cargo a la empresa y durante su jornada de trabajo la formación pertinente para la obtención de la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves-Parte 66 básica, de tipo B1.1 o B.2 o A, según corresponda a las tareas que se realicen, condenando a IBERIA a estar y pasar por tal declaración.

Frente a tal pretensión, CTA, ASETMA, USO, UGT y CC.OO. no comparecieron al acto del juicio, pese a costar citados en legal forma.

El letrado de Iberia alegó la excepción de falta de legitimación activa y, en cuanto al fondo se opuso a la demanda, por entender que sin perjuicio del conocimiento de las prácticas estándar que el TMA debe traer en origen para poder ser contratado como tal en Iberia, la empresa facilita formación a dicho colectivo en materia de, entre otros: factores humanos y formación de tipo flota, relativa a los sistemas del avión. Así mismo, si el TMA es reasignado a un campo que no conoce, se le da formación adicional, en este caso nos encontramos ante adaptaciones a las modificaciones en el puesto de trabajo. En el presente caso, la formación que se requiere para la obtención de una licencia LMA no es necesaria para la adaptación de los TMAs a su puesto de trabajo y ello porque la licencia no se precisa para el desarrollo de las funciones encomendadas a los TMAs. En tal caso y del mismo modo que si el TMA de Iberia quiere ejercer en un futuro, de abogado de la empresa, deberá costearse su licenciatura y cursar estudios fuera de jornada, el TMA que quiera ser certificador podrá realizar la formación correspondiente en un Centro 147, fuera de la jornada laboral o acudiendo a exámenes por libre y a su costa y, aun habiendo obtenido la licencia, puede ser que no la utilice en Iberia porque la empresa no le nombre certificador, toda vez que la responsabilidad y competencia de tal nombramiento corresponde de modo discrecional y exclusivo a Iberia. Finalmente, la normativa aplicable, tanto laboral como aeronáutica, tampoco obliga a que Iberia pueda preparar la licencia LMA Parte 66 ni recomendar la aceptación de solicitudes de licencia a la autoridad aeronáutica.

TERCERO .-El letrado de Iberia excepcionó la falta de legitimación activa del Sindicato CGT (Confederación General del Trabajo) porque el conflicto sólo afecta a los centros de trabajo de Madrid y Barcelona y el sindicato demandante sólo cuenta con dos miembros designados por su candidatura en el Comité de Empresa del Aeropuerto de Barajas, de un total de 27 miembros y no cuenta con ningún miembro en el Comité de Empresa de Barcelona, ni consta que concurriera a las elecciones, ni acredita afiliación en dicho centro de trabajo .El demandante defendió sin embargo su legitimación afirmando que CGT tiene amplia representación en la empresa, tiene un delegado en el Comité intercentros, alegó que el grupo de TMAs se concentra en Madrid, reconoció que no tiene representantes en Barcelona y que en Madrid tiene dos delegados y finalmente sostuvo que, de no admitirse la legitimación se vulneraría el artículo 2.2 de la LOLS .

Como sostiene la sentencia de esta Sala de 24 de marzo de 2014 (procedimiento 28/2014) con cita de jurisprudencia del TS : "...La Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, vincula la legitimación activa para promover procesos sobre conflictos colectivos de los sujetos colectivos a quienes atribuye tal legitimación a la concurrencia de la esencial coincidencia o correspondencia (igualdad o superioridad, pero no inferioridad) entre su ámbito de actuación y el ámbito de afectación del conflicto, y la misma regla se aplicaba

cuando se norma la posibilidad de que asociaciones empresariales, sindicatos representativos y órganos de representación legal o sindical se personaran como partes en dichos procesos aun cuando no lo hubieren promovido; como se deduce, entre otros, de los arts. 154.a) y b) y 155 LRJS , en los que se dispone que están legitimados para promover procesos sobre conflictos colectivos : a) " Los sindicatos cuyo ámbito de actuación se corresponda o sea más amplio que el del conflicto " (art. 154.a LRJS); b) " Las asociaciones empresariales cuyo ámbito de actuación se corresponda o sea más amplio que el del conflicto, siempre que se trate de conflictos de ámbito superior a la empresa " (art. 154.b LRJS); y c) los empresarios y los órganos de representación legal o sindical de los trabajadores, cuando se trate de conflictos de empresa o de ámbito inferior " En todo caso, los sindicatos representativos, de conformidad con los artículos 6 y 7 de la Ley Orgánica de Libertad Sindical ; las asociaciones empresariales representativas en los términos del artículo 87 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y los órganos de representación legal o sindical podrán personarse como partes en el proceso, aun cuando no lo hayan promovido, siempre que su ámbito de actuación se corresponda o sea más amplio que el del conflicto " (art. 155 LRS)"y concluye rechazando la legitimación activa del Sindicato demandante, pues para ello resulta preciso, conforme se deduce de lo prevenido por el artículo 154 LRJS que el ámbito de actuación de CGT coincida o sea más amplio que el del conflicto que ha promovido. No cabe ignorar que el promotor del conflicto en la demanda planteada por el mismo tan solo tiene representación en un centro de trabajo y no tiene representación en el otro centro afectado por el conflicto, lo que lleva a entender que aquel carece de legitimación suficiente para promover el conflicto colectivo que ha determinado el proceso (STS, Sala IV 21 de marzo de 1995, rec. 1328/1994).

Como sostiene la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 2 de julio de 2012, (recurso 2086/2011):
"La jurisprudencia social ha venido interpretando de forma uniforme y reiterada los preceptos citados sobre la legitimación activa para promover procesos sobre conflictos colectivos, configurando el denominado "principio de correspondencia", - mediante el que destaca la finalidad legal de que, en especial cuando se insta el conflicto en representación de los trabajadores, la representación que se exige en el proceso es la que corresponde a los trabajadores afectados por el mismo por lo que se rechaza que el pronunciamiento judicial alcance a trabajadores no representados por el sujeto actuante y que el ámbito del conflicto se fraccione o quede reducido por la sola voluntad del órgano que lo promueve..."

"..La normativa procesal social en que se fundamentaba la citada jurisprudencia de esta Sala sobre la legitimación activa en la modalidad procesal de conflictos colectivos y el principio de correspondencia se reitera y complementa en la Ley reguladora de la Jurisdicción Social (Ley 36/2011 de 10-octubre -LRJS), en cuyos artículos 154.a) y b) y 155 coinciden con lo dispuesto en los ahora derogados arts. 152.a) y b) y 153 LPL , pero además, el referido principio se reitera en los dos nuevos supuestos de legitimación activa que adiciona el citado art. 154 LRJS en sus letras d) (" Las Administraciones públicas empleadoras incluidas en el ámbito del conflicto y los órganos de representación del personal laboral al servicio de las anteriores ") y e) (" Las asociaciones representativas de los trabajadores autónomos económicamente dependientes y los sindicatos representativos de estos, para el ejercicio de las acciones colectivas relativas a su régimen profesional, siempre que reúnan el requisito de la letra a) anterior, así como las empresas para las que ejecuten su actividad y las asociaciones empresariales de éstas siempre que su ámbito de actuación sea al menos igual al del conflicto ") y se proclama, con carácter general, en el art. 17.2 LRJS (" Los sindicatos de trabajadores y las asociaciones empresariales tendrán legitimación para la defensa de los intereses económicos y sociales que les son propios " y que " Los sindicatos con implantación suficiente en el ámbito del conflicto están legitimados para accionar en cualquier proceso en el que estén en juego intereses colectivos de los trabajadores, siempre que exista un vínculo entre dicho sindicato y el objeto del pleito de que se trate; podrán igualmente personarse y ser tenidos por parte en dichos procesos, sin que tal intervención haga detener o retroceder el curso de las actuaciones .

Las normas de determinación de la legitimación activa para promover conflictos colectivos por su especial vinculación con las normas imperativas sobre la competencia objetiva de los juzgados y tribunales del orden social, así como los efectos que la sentencia colectiva produce sobre los procesos individuales o plurales sobre la misma cuestión, justifican una interpretación estricta de los presupuestos de tal legitimación , coordinando el ámbito de actuación del sujeto colectivo instante del conflicto con el ámbito del conflicto; y exigiendo, especialmente en supuestos como el ahora enjuiciado, - en el que se cuestiona la interpretación de un convenio colectivo de empresa de ámbito provincial y existiendo en la empresa en la referida provincia dos centros de trabajo con distintas representaciones unitarias que el Comité de empresa que solamente ostenta la representación de los trabajadores que prestan servicios en uno de dichos centros de trabajo sin que el Comité demandante aportara siquiera indicios para justificar su legitimación activa , pues, ante la expresa negativa empresarial sobre el ámbito del conflicto suscitado, no resulta presumible entender que la empresa

aplique de forma distinta en dos centros de trabajo de la misma provincia la importante norma cuestionada sobre la forma de determinar y aplicar, en su caso, los posibles incrementos salariales correspondientes a un determinado año, por lo que no es suficiente para otorgar legitimación activa el hecho de que el Comité demandante reduzca en su demanda, de forma que es dable calificar de artificial en el presente caso, el ámbito del conflicto para hacerlo coincidir con el ámbito de su actuación. "

La aplicación de la doctrina expuesta al supuesto ahora enjuiciado conduce a estimar la excepción alegada por el letrado de Iberia , pues se solicita el reconocimiento del derecho de todos los Técnicos de Mantenimiento Aeronáuticos de Iberia con tres años o más de experiencia profesional como TMA en la realización de las tareas descritas en la parte I apartado 2 del Convenio de tierra de Iberia a recibir con cargo a la empresa durante su jornada de trabajo la formación pertinente para la obtención de la Licencia de Mantenimiento de Aeronaves -Parte 66 básica, de tipo B.1 o B.2 o A, según corresponda a las tareas que se realicen, En el presente caso, no consta que el Sindicato demandante, a los efectos previstos en el *art. 155 LRJS* , tenga la condición de sindicato más representativo a nivel estatal (*art. 6.2 y 3 LOLS - Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical* , ni de más representativo a nivel de Comunidad Autónoma (*art. 7.1 LOLS*), ni tampoco, en su caso, que aun no teniendo la consideración de más representativo haya obtenido, en un ámbito territorial y funcional específico, el 10 por 100 o más de delegados de personal y miembros de comité de empresa y de los correspondientes órganos de las Administraciones públicas (*art. 7.2 LOLS*); cuya acreditación, en el presente caso, no es dable tenerla por probada como si de tratarse de un hecho que gozase de notoriedad absoluta y general respecto del que no sería necesaria su prueba (arg. ex art. 281.4 supletoria *LEC*) , pues ni siquiera consta tal hecho en litigios similares seguidos ante esta propia Sala.

Se declara probado que el conflicto afecta a trabajadores de los centros de trabajo de Madrid y Barcelona, siendo el ámbito de actuación del sindicato demandante Madrid, no cabe ignorar que el promotor del conflicto en la demanda planteada por el mismo tan solo tiene representación en el centro de trabajo de Madrid, sin que aportara siquiera indicios para justificar su legitimación activa, Se ha de rechazar la legitimación activa de CGT cuyo ámbito de actuación es menor al de afectación del conflicto, no cabe deducir que dicho sindicato goce de legitimación activa al respecto, pues para ello resulta preciso, conforme se deduce de lo prevenido por el *artículo 154 LRJS* que su ámbito de actuación coincida o sea más amplio que el del conflicto que ha promovido. Lo que lleva a entender que aquel carece de legitimación suficiente para promover el conflicto colectivo que ha determinado el proceso.

Es cierto que tiene un delegado en el Comité intercentros que no consta que sea el presidente del Comité intercentros y por otro lado, no aparece que la norma convencional le atribuya a dicho Comité facultades para promover conflictos colectivos ni tampoco consta siquiera que el Comité Intercentros le haya facultado a ello.

Por todo ello procede estimar la excepción de falta de legitimación activa del sindicato demandante, alegada por el letrado de la empresa demandada, sin entrar en el fondo de la cuestión debatida.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

Estimamos la excepción de falta de legitimación activa del Sindicato CGT (Confederación General del Trabajo), y sin entrar en el fondo de la cuestión debatida desestimamos la demanda formulada por dicho sindicato frente a IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA, SOCIEDAD UNIPERSONAL (en adelante Iberia) y como interesados: FSC-CC.OO., SINDICATO DE TRANSPORTE AÉREO DE LA FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS. FETT-UGT, SINDICATO AÉREO DE LA FEDERACIÓN ESTATAL DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES DE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES. CTA, SINDICATO COMISIÓN DE TRABAJADORES DE AVIACIÓN. USO, UNIÓN SINDICAL OBRERA, SECTOR AÉREO Y ASOCIACIÓN SINDICAL DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO, sobre CONFLICTO COLECTIVO y absolvemos a los demandados de las pretensiones frente a los mismos deducidas en demanda.

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

Al tiempo de preparar ante la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional el Recurso de Casación, el recurrente, si no goza del beneficio de Justicia gratuita, deberá acreditar haber hecho el depósito de 600



euros previsto en el art, 229.1.b de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social , y, en el caso de haber sido condenado en sentencia al pago de alguna cantidad, haber consignado la cantidad objeto de condena de conformidad con el art, 230 del mismo texto legal , todo ello en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en el Banco de Santander Sucursal de la Calle Barquillo 49, si es por transferencia con el nº 0049 3569 92 0005001274 haciendo constar en las observaciones el nº 2419 0000 00 0029 16; si es en efectivo en la cuenta nº 2419 0000 00 0029 16, pudiéndose sustituir la consignación en metálico por el aseguramiento mediante aval bancario, en el que conste la responsabilidad solidaria del avalista.

Se advierte, igualmente, a las partes que preparen Recurso de Casación contra esta resolución judicial, que, según lo previsto en la Ley 10/2014, de 20 de noviembre, modificada por el RDL 3/13 de 22 de febrero, por la que se regulan determinadas tasas en el ámbito de la Administración de Justicia y del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, con el escrito de interposición del recurso de casación habrán de presentar justificante de pago de la tasa por el ejercicio de la potestad jurisdiccional a que se refiere dicha norma legal, siempre que no concurra alguna de las causas de exención por razones objetivas o subjetivas a que se refiere la citada norma, tasa que se satisfará mediante autoliquidación según las reglas establecidas por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas en la Orden HAP/2662/2012, de 13 de diciembre.

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

Así por nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

FONDO DOCUMENTAL • CENDOJ