

Madrid, a diecisiete de octubre de dos mil doce.

En el procedimiento 0000168/2012 seguido por demanda de Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora; contra Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas; Sección Sindical SEPLA en Iberia; Ministerio Fiscal; sobre impugnación laudo arbitral .Ha sido Ponente la Ilma. Sra. D^a María Carolina San Martín Mazzucconi.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Según consta en autos, el día 22 de junio de 2012 se presentó demanda por Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora; contra Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas; Sección Sindical Sepla en Iberia; Ministerio Fiscal; sobre impugnación laudo arbitral.

SEGUNDO.- La Sala acordó el registro de la demanda y designó ponente, con cuyo resultado se señaló el día 11 de octubre 2012 para los actos de intento de conciliación y, en su caso, juicio, al tiempo que se accedía a lo solicitado en los otrosíes de prueba.

TERCERO.- Llegado el día y la hora señalados tuvo lugar la celebración del acto del juicio, previo intento fallido de avenencia, y en el que se practicaron las pruebas con el resultado que aparece recogido en el acta levantada al efecto.

CUARTO.- Dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 97.2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social, debe destacarse que las partes debatieron sobre los extremos siguientes: Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora (en adelante Iberia Operadora) se ratificó en su demanda, en cuyo suplico solicita:

“A) Con carácter principal, y en atención al contenido de los motivos que conforman el presente escrito de demanda, y por afectar a la esencia del Laudo arbitral dictado, se declare la nulidad del Laudo y su aclaración.

B) Con carácter subsidiario, declare la nulidad, o subsidiariamente, la anulabilidad, por su carácter ultra vires, de todas las disposiciones del laudo y de su aclaración que desbordan el objeto del arbitraje en los términos detallados en el cuerpo del presente escrito, así como de aquéllos que, comporten efectos o impongan obligaciones sobre Iberia Express. Y, más en concreto, declare lo nulidad, o subsidiaria anulabilidad, por su carácter ultra vires, de los siguientes:

-Disposición A. Iberia Express. Desarrollo Profesional y Regulación.

i. Apartado a). Iberia Express: cuando dispone: “En dicha entidad empresarial autónoma prestarán su actividad Tripulantes Pilotos del escalafón actual de Iberia en los términos establecidos en este Laudo”.

ii. Apartado b). Ingreso, promoción y desarrollo profesional de los Tripulantes Pilotos en Iberia Operadora e Iberia Express: Íntegramente, en la redacción dada como artículo 12, BIS, al configurar un “escalafón único” o “escalafón compartido” respecto de Iberia y Iberia Express.

-Disposición B. Normas relativas al contenido de la negociación colectiva.

i. Artículo 2, al incluir a los pilotos “que presten su actividad (...) o en su participada Iberia Express”. Y asimismo, por incluir a Iberia Express en el ámbito subjetivo del Convenio Colectivo, debiendo eliminarse toda referencia a la misma en su redacción.

ii. Artículo 7, que establece, en materia de Readaptación de Tripulantes Pilotos: “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.

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 del 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”.

iii. Artículo 10, al obligar o Iberia Express a que su Instrucción sea dada por personal de Iberia, al disponer: “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”.

iv. Artículo 22, cuando establece un nivel dentro del convenio colectivo, relativo o Iberia Express: “A efectos de facilitar la contratación de nuevos pilotos por parte de la compañía Iberia, que puedan operar en Iberia Operadora o Iberia Express, se establece una nueva regulación de niveles”, añadiéndose el “Nivel 9, Nivel 10 y Nivel 11”.

v. Artículo 33, sobre lo progresión y regresión de Comandantes, cuando regla: Grupo N; A-319, A-320, A-321, dedicados al nuevo modelo de operación de corto y medio radio adscritos a Iberia Express”.

Cuando añade al grupo I “(...) no incluidos en la operación desarrollada por el Grupo N”.

Y, en el párrafo tercero, que establece: “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, entendiéndose a estos efectos como Largo Radio vuelos de más de 6 horas de tiempo de vuelo. La flota de A-330 se considerará como de Largo Radio”.

vi. Artículo 34, en la sustitución del Grupo 1 por “el Grupo N”, en materia de asignación a flota de los copilotos.

vii. Artículo 35, al establecer “un nivel retributivo máximo para los copilotos de Iberia Operadora que desempeñen sus funciones en flota dedicada al Grupo N” y “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”.

viii. Artículo 38, al sustituir el Grupo 1 por “el Grupo N ó 1”.

ix. Capítulos V y VI. cuando se dispone “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 llegue a un acuerdo, las decisiones empresariales deberán respetar las condiciones establecidas en la normativa laboral, aeronáutica y de seguridad”.

x. Capítulo VII. Retribuciones, en tanto en cuanto supone obligaciones poro Iberia Express en los siguientes términos: “Con respecto a los tripulantes pilotos que operen en el Grupo N (Iberia Express) se establecerá, 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/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 9 y 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 (...) Dichos incrementos se producirán también, lógicamente, y en los mismos términos, para los pilotos de los nuevos niveles y para los operen en el Grupo N (...). Con relación a la Prima de Responsabilidad del Comandante (...) los pilotos que ejerzan su labor de comandante en los aviones del Grupo N percibirán la prima correspondiente al Grupo 1, reducida en 700 € (...). Para aquellos tripulantes pilotos que presten actividad en Iberia Express o el Grupo N la empresa hará efectivo el Fondo Social en los mismos porcentajes establecidos en el convenio para los pilotos de Iberia Operadora”.

xi. Capítulos VIII (Atenciones Sociales), IX (Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo), X (Transportes) y XI (Billetes Gratuitos y con Descuentos), al imponer que “Respecto de los pilotos que presten su actividad en Iberia Express o que se incorporen al Grupo N, solo les será de aplicación en estas materias aquellos puntos expresamente establecidos en las disposiciones y términos en que aparezcan contemplados”.

xii. Capítulos XII y XIII (Prevención Laboral y Régimen Disciplinario), cuando señala que “Los capítulos XII y XIII estarán en vigor para todos los tripulantes pilotos, ya operen en Iberia Operadora o Iberia Express, durante el tiempo de vigencia de este Laudo”.

C) Declare la nulidad de Laudo por transgresión de normas fundamentales del procedimiento, al haber sido dictado contraviniendo los principios de audiencia y contradicción de la mercantil Iberia Express y sus tripulantes pilotos, así como de la propia Iberia Operadora, en este último caso, respecto de materias que no han sido objeto de contradicción ni audiencia en el arbitraje, en los términos expuestos en el cuerpo de este escrito.

D) Declare que el Laudo incurre en vicio de ilegalidad por:

* Introducir limitaciones y restricciones al ejercicio de las facultades constitucional y legalmente reconocidas a Iberia Express.

* Ampliar el ámbito subjetivo del Laudo y del VII Convenio Colectivo entre Iberia Operadora y sus Tripulantes Pilotos, incluyendo a Iberia Express y a sus tripulantes pilotos.

* Desbordar la personalidad jurídica propia e independiente de Iberia e Iberia Express, respectivamente.

* Imponer obligaciones a Iberia Express en materia de normativa aeronáutica que contravienen lo dispuesto en ésta en relación con la Instrucción de sus pilotos, y que supondrían el Incumplimiento de lo previsto en el Manual de Operaciones de la Compañía, que ha permitido que reciba la acreditación pertinente por parte de AESA (AOC).

* Limitar la autonomía de la voluntad de las partes, al establecer, con carácter obligatorio, un sistema de resolución de conflictos.

Iberia Operadora explicó que el laudo ahora impugnado se dictó conforme al art. 10 del Decreto-Ley 17/1977, con ocasión de las huelgas convocadas por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (en adelante SEPLA) en el seno de la demandante, y que se enmarca en la negociación del VIII Convenio Colectivo entre la empresa y sus pilotos. Admitiendo que se trata de un laudo de equidad, indicó que ello no implicaba que pudiera dictarse al margen del ordenamiento jurídico. En este sentido, trajo a colación doctrina judicial que permite la impugnación de laudos por considerarlos ultra vires y por vicios in procedendo.

Igualmente, mantuvo que el Tribunal Supremo reconoce a los laudos dictados en arbitrajes obligatorios en sustitución de ordenanzas laborales la naturaleza de convenios colectivos, siéndoles de aplicación en tal sentido el art. 91 del Estatuto de los Trabajadores y el procedimiento de impugnación de convenios regulado en los arts. 163 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social.

En relación con la tacha de ultra vires, fundada en que el laudo afecta a Iberia Express, mantuvo que el origen del conflicto está en la huelga que tenía lugar en Iberia Operadora, y que el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27-4-12,

que estableció el arbitraje obligatorio, lo hizo implicando sólo a Iberia Operadora y a Sepia, que en su punto primero aludía exclusivamente a Iberia Operadora y que se notificó sólo a esta última. En el mismo sentido, señaló que el Ministerio sólo sometió a Iberia Operadora la cuestión de posible parcialidad o imparcialidad del árbitro.

Continuó razonando que Iberia Express está constituida desde 2011, de modo que podría haber sido llamada al arbitraje, y no habiéndolo sido, sin embargo el laudo afecta a sus relaciones laborales: la incluye en el ámbito de aplicación del VII Convenio Colectivo, regula el desarrollo profesional de sus pilotos, se implanta la confusión de plantillas con Iberia Operadora a través del escalafón único, se limita su capacidad operativa, se crea un grupo profesional "N" que permite la adscripción de pilotos a Iberia Express desde Iberia Operadora, se impone formación en la primera a costa de la segunda, y se extiende a Iberia Express el régimen disciplinario de Iberia Operadora. Y todo ello a pesar de que el propio laudo reconoce que Iberia Express es independiente y que ostenta autonomía de gestión. En conclusión, a su entender, el árbitro ha realizado una suerte de "levantamiento del velo" sin que el mandato del Ministerio lo permitiera ni se hubiera planteado semejante cuestión en ningún momento.

Para defender la independencia de Iberia Express dentro del grupo mercantil, la representación letrada de Iberia Operadora mantuvo que cuenta con un capital social de 15 millones de euros íntegramente desembolsado, domicilio social propio y Consejo de Administración propio. Indicó que sus doce aeronaves le han sido debidamente arrendadas o subarrendadas por Iberia Operadora, que cuenta con certificado de operador aéreo y licencia de explotación propios.

Por otro lado, alegó que el escalafón único previsto en el laudo excedía del conflicto, puesto que no consta que se solicitara en las convocatorias de las huelgas, y que su imposición traería como consecuencia, ahora sí, un indicio de grupo a efectos laborales. Reconoció que en la fusión de Iberia con Aviaco se había implantado un escalafón único, pero en virtud de un pacto con los empleados que ya habían pasado a ser de Iberia, y en cambio aquí se trata de dos empresas independientes.

Seguidamente pasó a exponer lo que, a su entender, constituyen defectos de procedimiento. Indicó que a Iberia Express no se le había brindado la

oportunidad de participar, vulnerándose así su derecho a la tutela judicial efectiva. Siendo cierto que Iberia Operadora encabeza el grupo mercantil, no había mandato representativo para considerar que su participación implicaba la de Iberia Express, ni tampoco en ningún momento el árbitro lo había planteado. En este sentido, denunció la falta de método del árbitro, porque nunca mantuvo reuniones con presencia simultánea de las partes, ni levantó actas de las reuniones, ni comunicó qué propuestas y alegaciones realizaba la parte contraria.

A continuación mantuvo que el laudo incurría en ilegalidad, porque limitaba la capacidad de obrar de Iberia Express, vulnerando el art. 38 de la Constitución española, y los arts. 35 y siguientes del Código Civil. Así ocurría, a su entender, cuando se fijaban topes a las aeronaves y se prohibían rutas de largo radio, lo que establecía un techo de crecimiento. Consideró que de este modo se infringía el Reglamento (CE) 1008/2008 y la Decisión de la Comisión de 28-5-93, Asunto Viva Air, al impedir parcialmente el derecho al libre acceso a rutas comunitarias, así como el art. 59 del Tratado UE sobre libre prestación de servicios.

También mantuvo la ilegalidad del laudo por vulneración del art. 83 ET, al alterar el ámbito de aplicación personal del VII Convenio Colectivo. Otra manifestación de ilegalidad residía, a su juicio, en la transgresión de la personalidad jurídica de Iberia Express. Seguidamente explicó que el laudo vulneraba, además, la normativa aeronáutica sobre selección y contratación de personal, citando a estos efectos la Ley 48/1960, de navegación aérea y el RD 57/2002, de circulación aérea. Por último, subrayó la vulneración del art. 85.3 ET al imponer una comisión de resolución de conflictos -que entendió una copia del esquema del laudo obligatorio de 2001-, puesto que ello sólo cabría por acuerdo de las partes, y no en el seno de una solución extrema y extraordinaria como es el arbitraje obligatorio, que de esta forma extiende su obligatoriedad al mecanismo de solución extrajudicial de conflictos.

Concluyó la parte demandante advirtiendo que, aunque se solicitaba la declaración de nulidad íntegra del Laudo y, subsidiariamente su nulidad parcial, esta última podía comportar un importante desequilibrio interno en el mismo.

Concedida la palabra a SEPLA, se opuso a la demanda y comenzó reconociendo los hechos 1º, 2º, 5º, 7º, 8º, 9º, 10º y 12º de la misma, y negando los 11º, 13º y 14º. Sobre el contenido de los hechos 3º, 4º y 6º, formuló las

siguientes alegaciones: En cuanto a la independencia de Iberia Express respecto de Iberia Operadora, indicó que la participación de esta última en la primera es del 100% del capital social. De los seis miembros de su consejo de administración hay tres que pertenecen a Iberia Operadora y otros dos al holding. Los trabajadores de Iberia Operadora prestan servicios de handling y mantenimiento en Iberia Express.

Inicialmente las diez naves de Iberia Express le fueron cedidas gratuitamente por Iberia Operadora, así como también las rutas de corto y medio radio. Los contratos de arrendamiento celebrados con posterioridad en relación con las aeronaves tienen contradicciones que les restan credibilidad, y además no consta más que el apunte contable interno, sin que se hayan acreditado transferencias ni declaraciones de IVA. A su juicio, Iberia Express es una sociedad dominada por Iberia Operadora.

Por lo que respecta al origen del conflicto, lo situó en la creación de Iberia Express por Iberia Operadora, rompiendo esta última las negociaciones que al efecto exigía el VII Convenio colectivo. Observada la gravedad y duración del conflicto, el Consejo de Ministros acordó el arbitraje obligatorio, que dio lugar al laudo que, insistentemente, mantiene que sólo implicando a Iberia Express sería posible alcanzar un clima duradero de paz social.

Destacó SEPLA cómo había acatado el laudo sin reservas, mientras Iberia Operadora lo incumplía e impugnaba, pero sin embargo sí que estaba aplicando a los pilotos los recortes que del mismo se derivan.

A continuación explicó que, a su entender, la demanda giraba en torno a un único argumento, bien que presentado desde diversas perspectivas: que Iberia Operadora e Iberia Express son compañías independientes y que Iberia Express no formaba parte del conflicto que dio origen al arbitraje. A esta afirmación, opuso SEPLA cuatro líneas argumentales: En primer lugar, ofreció datos para fundamentar la existencia de un grupo a efectos laborales en el que estarían incluidas Iberia Operadora e Iberia Express.

Realizó un recorrido por las normas que en nuestro ordenamiento jurídico identifican elementos definitorios del grupo de sociedades, basculando entre el criterio del control o sociedad dominante, y el de la unidad de dirección.

Expuso, en este sentido, que no se había acreditado ninguna manifestación de decisión autónoma adoptada por Iberia Express. Seguidamente se refirió a la teoría del levantamiento del velo y los elementos en cuya concurrencia la jurisprudencia social aprecia la existencia de un grupo a efectos laborales:

a) La prestación de trabajo indiferenciada, que identificó con el hecho de que personal de la plantilla de Iberia Operadora prestara servicios de mantenimiento y handling en Iberia Express;

b) La confusión de patrimonios, que identificó con la inicial cesión gratuita de aeronaves y rutas de Iberia Operadora a Iberia Express;

c) La utilización fraudulenta o abusiva de la personalidad jurídica por el grupo, que identificó con los contratos de arrendamiento de aeronaves “manipulados y carentes de fiabilidad”, y con la creación de Iberia Express para reducir la actividad de Iberia Operadora, ya que no crea nuevas rutas que le permitan competir con otras compañías. Al hilo de estas afirmaciones, SEPLA trajo a colación una noticia de prensa según la cual Iberia Operadora estaría aprestándose para el despido colectivo de 6000 trabajadores en los próximos meses.

En segundo lugar, el demandado mantuvo que la causa eficiente de las huelgas había sido la creación de Iberia Express por Iberia Operadora, lo que podía observarse en sus respectivas convocatorias, en las que siempre figuraba como primer motivo la creación de la citada compañía y como segundo motivo la cesión de aeronaves, reflejándose también estas dos cuestiones en los objetivos primero y segundo de las huelgas.

En tercer lugar, alegó que la encomienda gubernamental había sido resolver cuantas cuestiones se hubieran suscitado en el desarrollo de las huelgas, y a ello había de estarse puesto que en el arbitraje previsto en el art. 10 del DL 17/1977 no se contemplaba el compromiso arbitral. A su entender, la misión encomendada no se limitaba a poner fin a la huelga, puesto que incluso se había desconvocado antes de la designación del árbitro, sino que de lo que se trataba era de introducir la paz social. Por tanto, la creación de Iberia Express estaba en todo caso en el núcleo del conflicto a resolver. Sugirió que, siendo el árbitro un particular, la responsabilidad por lo que del arbitraje impuesto por el

Gobierno resultara debería pedírsele a este último, si bien aclaró que no deseaba plantear excepción procesal alguna a este respecto.

En cuarto lugar, indicó que el árbitro debía actuar en equidad, no en derecho. A estos efectos, razonando acerca del significado de la equidad según se encuentra recogido en el art. 1690 del Código Civil y se interpreta por los tribunales civiles y laborales, concluyó acerca de las amplias facultades del árbitro para resolver el conflicto según su leal saber y entender, y la consecuente limitación del control judicial.

A continuación SEPLA negó que el laudo hubiera incurrido en ultra vires, puesto que equilibraba las dos reivindicaciones principales de las partes: el derecho de Iberia Operadora a crear libremente Iberia Express, y el derecho de los pilotos a que ello no perjudicara sus derechos reconocidos en convenio colectivo.

Admitió que se había creado un escalafón único, pero como un “mecanismo dinámico de trasvases” de cara al futuro, puesto que se respetaba el escalafón de cada compañía en el momento de dictarse el laudo.

Mantuvo que el árbitro había partido de que estaba ante un grupo de empresas, con una sociedad dominante y otra dominada, y que en tal sentido iban incluso las alegaciones de la representación letrada de Iberia Operadora, al referirse a objeciones propias de Iberia Express.

SEPLA continuó rechazando que se estuviera limitando la autonomía de Iberia Express por no permitirle realizar vuelos de largo radio, dado que justamente su objeto social estaba circunscrito al corto y medio radio. En relación a la normativa aeronáutica presuntamente violada, indicó que en la demanda no se había precisado cuál era y por tanto no cabía atender a semejante alegación. Por último, la creación de la Comisión de Resolución de Conflictos venía avalada por tratarse de una fórmula que, como la propia Iberia Operadora había reconocido, se había implantado en el laudo de 2001.

Concluyó su exposición solicitando una sentencia desestimatoria de la demanda, y subsidiariamente la total nulidad del Laudo, ya que la declaración de nulidad parcial comportaría su desequilibrio.

A continuación se concedió la palabra a la Sección Sindical SEPLA en Iberia, que alegó la excepción de inadecuación de procedimiento, porque el procedimiento de impugnación de convenios colectivos regulado en el art. 163 y siguientes de la LRJS sería adecuado para resolver sobre la impugnación de un laudo de derecho, pero no de equidad. En este caso, a su juicio, el cauce procesal adecuado era el ordinario contemplado en el art. 65 LRJS.

Si bien se adhirió a las alegaciones de SEPLA, precisó que el laudo no establecía un escalafón único para los pilotos de Iberia Operadora e Iberia Express, dado que los pilotos de la primera que no optaran por incorporarse a la segunda en el plazo prefijado a tal efecto, seguirían en su escalafón de origen.

Negó igualmente que el régimen disciplinario de Iberia Operadora se aplicara a Iberia Express, y que el Reglamento comunitario citado por la demandante aludiera en absoluto al largo radio.

Iberia Operadora se opuso a la excepción de inadecuación de procedimiento, puesto que el art. 65 LRJS se aplica a laudos derivados de arbitrajes de mutuo acuerdo. El laudo impugnado tenía naturaleza de convenio colectivo, siéndole de aplicación el art. 91 ET, que remite al art. 163 LRJS. Concluyó solicitando a la Sala que, en caso de apreciar la inadecuación de procedimiento, aplique el art. 102 LRJS y considere la aplicación del procedimiento de conflicto colectivo de acuerdo con lo dispuesto en el art. 163.3 LRJS.

El Ministerio Fiscal comenzó su informe reconociendo la brillantez de los letrados en la exposición de sus argumentos; apreciación que esta Sala comparte absolutamente. Negó que pudiera apreciarse ultra vires en el laudo, puesto que si no hubiera implicado a Iberia Express no podría haber resuelto el conflicto, dado que el núcleo del mismo era, justamente, su creación y su posición en la estrategia de Iberia Operadora.

En este sentido, el Fiscal no discutió la personalidad diferenciada de las dos sociedades, pero subrayó que Iberia Express desarrollaba la estrategia marcada por Iberia Operadora, de modo que, tratándose de un arbitraje de equidad en el que el árbitro poseía amplitud de facultades a la hora de buscar soluciones, así lo había hecho preservando los derechos de todos. En razón de todo ello, si la solución ofrecida en el laudo conllevaba un perjuicio para Iberia, debía entenderse dentro de los límites de lo que había de soportar.

QUINTO.- Cumpliendo el mandato del art. 85.6 de la Ley 36/2011, de 14 de octubre, se significa que los hechos controvertidos fueron los siguientes:

-De los cinco miembros del Consejo de Administración de Iberia Express, 2 pertenecen a Iberia Operadora, dos a IAG y uno es empleado de Iberia Express.

-Trabajadores de Iberia Operadora realizan labores de mantenimiento y handling en Iberia Express, sin contrapartidas económicas.

-En una primera fase, Iberia Operadora cedió aeronaves a Iberia Express gratuitamente.

-Los contratos de arrendamiento de aeronaves de Iberia Operadora a Iberia Express se reflejan en puros apuntes contables internos, sin que consten transferencias ni declaraciones de IVA.

-Iberia Express no abre nuevas rutas, sino que asume las cedidas por Iberia Operadora.

-Se publicó una noticia de prensa sobre un próximo despido colectivo en Iberia Operadora de 6000 trabajadores.

-La huelga fue desconvocada antes del inicio del arbitraje.

-No existe un escalafón único ni el régimen disciplinario de Iberia Operadora se aplica a Iberia Express.

Por el contrario, se admitieron como pacíficos e incontrovertidos los siguientes hechos: -Iberia Express está participada al 100% por Iberia Operadora.

-SEPLA desistió del conflicto colectivo que tenía planteado contra Iberia por incumplimiento del laudo.

-IAG publicó que preveía ceder cuarenta aviones a Iberia Express.

Resultando y así se declaran, los siguientes Hechos Probados:

Primero.- Iberia Operadora es una empresa dedicada al transporte aéreo comercial, que dispone de centros de trabajo en las Comunidades Autónomas, entre otros, de Madrid y Cataluña, así como una plantilla de en torno a 1.500 tripulantes pilotos, en los términos en que éstos se hallan definidos en el Capítulo III del VII Convenio Colectivo entre la empresa y sus tripulantes pilotos (publicado en BOE de fecha 9 de mayo de 2009).

Segundo.- El SEPLA es el sindicato de mayor implantación en el sector, y al mismo se encuentra afiliada la práctica totalidad de los tripulantes pilotos que conforman la plantilla de la demandante.

Tercero.- Iberia Express es una sociedad dedicada al transporte aéreo, constituida en fecha 14 de octubre de 2011. Se trata de una sociedad anónima participada al 100% por Iberia Operadora.

Cuarto.- Durante los meses de diciembre de 2011 y enero, febrero, marzo y abril de 2012 se convocaron, por la Sección Sindical de SEPLA en Iberia, diferentes jornadas de huelga.

Los motivos de los paros fueron los siguientes:

-La creación por parte de Iberia Operadora de Iberia Express, a la que cedería parte del corto y medio radio que venían realizando los Pilotos de Iberia, lo que implicaba, según SEPLA, vulnerar el 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.

- La cesión de aviones de la flota de Iberia Operadora a Iberia Express para la realización del corto y medio radio.

-La cesión de actividad de Iberia Operadora a Vueling y a Air Nostrum.

-La persecución que según SEPLA estaba llevando a cabo Iberia Operadora a aquellos Pilotos que solicitaban el cumplimiento de la normativa aeronáutica en general, y más concretamente en materia de actividades y descansos.

-El que, según SEPLA, era un ataque de Iberia Operadora a la figura, funciones y responsabilidades de los Comandantes en materia de seguridad.

-La presunta vulneración del Convenio colectivo en materia de cambio de programaciones, así como su Anexo X al utilizar la figura de la franquicia sin negociar un nuevo acuerdo.

-La imposibilidad de avanzar en la negociación del VIII Convenio Colectivo.

Los objetivos de los paros fueron los siguientes:

-Que Iberia Operadora no cediera la actividad de corto y medio radio a Iberia Express ni a ninguna otra compañía, fuera de lo regulado en el Convenio Colectivo, para que no se vieran afectadas las condiciones laborales de los Pilotos ni se pusieran en riesgo sus puestos de trabajo.

-Que Iberia Operadora cesara en la cesión de actividad de vuelo a favor de Vueling y Air Nostrum fuera de lo regulado en el Convenio Colectivo.

-Que Iberia Operadora cesara con lo que a juicio de SEPLA era una política de represalias frente a los Pilotos que exigían el cumplimiento de la normativa aeronáutica.

-Que Iberia Operadora respetara las decisiones de sus Comandantes en materia de seguridad y revocara las correspondientes sanciones.

-Que Iberia Operadora cesara en las modificaciones de programación que no vinieran expresamente establecidas en el Convenio Colectivo y revocara las correspondientes sanciones impuestas a quienes no las cumplieron.

-Que Iberia Operadora negociara un nuevo acuerdo sobre la figura de la Franquicia.

-Que Iberia Operadora cesara en lo que a juicio de SEPLA era una conducta obstruccionista y dilatoria en la negociación del VIII Convenio Colectivo.

En las reuniones del comité de huelga, Iberia Operadora expresó su posición sobre los motivos de los paros, que cabe sintetizar como sigue: -La creación de Iberia Express era una decisión de la empresa, adoptada en el marco del derecho a la libertad de empresa, que vino impuesta por la necesidad de encontrar un modelo para la operación de corto y medio radio ajustado en costes.

-No había en ello vulneración del Convenio Colectivo ni lesión de los intereses de los pilotos de Iberia Operadora.

-Las operaciones que Vueling y Air Nostrum venían realizando con código Iberia se encontraban amparadas por las previsiones convencionales.

-Iberia no perseguía al colectivo de pilotos sino que controlaba conductas que consideraba infractoras de deberes laborales.

-No se estaba incumpliendo el Convenio en materia de cambios de programación, ni se obstaculizaba la negociación del VIII Convenio.

QUINTO.- Fruto de la anterior coyuntura conflictual, Iberia y SEPLA aceptaron la designación efectuada, en fecha 14 de marzo de 2012, por parte de los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento, de un mediador, en la persona del Sr. Manuel.

SEXTO.- El día 25 del mes y año referidos, el Sr. Manuel concluyó las actuaciones que le habían sido encomendadas, elevando Informe a los citados Ministerios, al no obtenerse acuerdo entre las partes en conflicto.

Según consta en el Informe, los objetivos de la frustrada mediación eran los siguientes:

-Alcanzar un acuerdo razonable que evitara el conflicto colectivo y garantizara la paz social a medio plazo.

-Conseguir que Iberia Operadora fuera una compañía competitiva, para hacerla sostenible y viable.

-Crear un marco laboral adecuado a las circunstancias que tuviera en cuenta el mantenimiento del empleo y la carrera profesional de los pilotos.

A tal efecto, se proponía como marco básico de negociación, un acuerdo previo al inicio de operaciones de Iberia Express, que realizaría rutas de corto y medio radio, donde se recogieran unas condiciones mínimas para la carrera profesional de los actuales pilotos de Iberia, así como la de los pilotos a contratar por la nueva Compañía. Asimismo, en este acuerdo las partes

deberían obligarse a un plazo para negociar su VIII Convenio, en el que se incorporarían los criterios generales de sostenibilidad, así como la relación entre las carreras profesionales de los pilotos entre ambas compañías. El marco posible para la negociación sería el siguiente:

-Que los copilotos de Iberia Operadora pudieran continuar su carrera profesional como comandantes en Iberia Express, con las condiciones laborales de ésta. Deberían estipularse las condiciones en la que los actuales copilotos podrían acceder como comandantes a Iberia Express y a regresar posteriormente a Iberia Operadora para continuar su progresión profesional.

-Que los nuevos pilotos contratados por Iberia Express pudieran iniciar una carrera profesional que continuara, con las condiciones a negociar, en Iberia Operadora.

-Comprometerse a un proceso acotado en el tiempo de negociación del VIII Convenio Colectivo.

-Que las partes se comprometieran a mantener la paz social durante el período de negociación, no procediéndose a la apertura de nuevos expedientes disciplinarios por hechos sucedidos con carácter previo.

Ante esta propuesta, SEPLA manifestó que aceptaría la creación de Iberia Express y posterior negociación del VIII Convenio, siempre que se alcanzaran unos acuerdos similares a los pactados con el personal de tierra. Reclamó la garantía de mantenimiento del empleo y readmisión de despedidos, así como la limitación del crecimiento de Iberia Express en detrimento de Iberia Operadora. A cambio, ofreció recortes en la masa salarial para alcanzar los objetivos de ahorro de la Compañía.

Iberia Operadora remarcó su total independencia respecto de Iberia Express. Sin embargo, manifestó que aceptaría el paso de un número de copilotos como comandantes a Iberia Express, previa excedencia, siempre que pudieran ser elegidos libremente por la dirección de Iberia Express y con las condiciones laborales de esta última. Se opuso a que los escalafones de ambas compañías pudieran relacionarse.

SÉPTIMO.- Con base en el párrafo primero del art. 10 del Decreto Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, el 27 de abril de 2012, por Acuerdo del Consejo de Ministros, el Gobierno estableció un arbitraje obligatorio, considerando, entre otros extremos, “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 efectuados 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 o de aviones a dicha filial de Iberia LAE, SAU, Operadora, a la cesión de actividad a 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 que se deriven graves consecuencias de la misma”; y “que las partes en el conflicto mantienen posiciones irreconciliables respecto a todos los motivos de la huelga y así ha sido acreditado por el Gobierno al haber solicitado a ambas partes la manifestación de sus posiciones y comprobar que eran radicalmente opuestas en materias todas relacionadas con el contenido del VIII Convenio Colectivo”.

En la Resolución se establece que “La decisión del arbitraje habrá de resolver en equidad cuantas cuestiones se hayan suscitado en el planteamiento y desarrollo de la huelga”, debiendo el árbitro dictar su decisión, previa audiencia de las partes, “conforme a lo establecido en el presente acuerdo”; notificándose este último “a la organización sindical convocante de la huelga (SEPLA) y a la empresa Iberia LA.E, S.A.U, Operadora.”

OCTAVO.- El 29 de abril de 2012, el Ministerio de Fomento designó como árbitro, ante la falta de señalamiento de común acuerdo por las partes, al Sr. Jaime Montalvo Correa.

NOVENO.- El 24 de mayo de 2012, el árbitro dictó su Laudo, que fue notificado a las partes. Su texto consta en autos y se tiene por reproducido.

DÉCIMO.- El procedimiento de arbitraje se llevó a cabo a través de reuniones bilaterales. No se convocó a Iberia Express.

UNDÉCIMO.- El 30 de mayo de 2012, Iberia Operadora solicitó aclaración de determinados aspectos del Laudo, que fue respondida por el árbitro mediante Resolución de 12 de junio de 2012. Su texto consta en autos y se tiene por reproducido.

DUODÉCIMO.- SEPLA desistió de su demanda de conflicto colectivo por incumplimiento del laudo. Iberia Operadora viene aplicando el laudo en lo que respecta a la congelación de los días libres adicionales en concepto de días de recuperación y a la disminución de la aportación a la póliza de seguros.

Se han cumplido las previsiones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97.2 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, se hace constar que los anteriores hechos declarados probados se han obtenido de los medios de prueba siguientes:

- a) El primero, el segundo, el tercero, el quinto, el octavo, el noveno y el undécimo no fueron controvertidos.
- b) El cuarto se extrae de los documentos 1 y 2 que se adjuntaron a la demanda, descripciones 2 y 3 de autos, que fueron reconocidos de contrario.
- c) El sexto consta en el documento núm. 5 adjuntado a la demanda, reconocido de contrario, y que consta como descripción 6 de autos.
- d) El séptimo figura en el documento núm. 6 que Iberia Operadora adjuntó a su demanda y en el núm. 1 de la prueba anticipada por SEPLA (descripciones 7 y 50 de autos, respectivamente), ambos reconocidos de contrario.

e) El décimo se deduce de la prueba testifical propuesta por ambas partes.

f) El duodécimo no fue controvertido en cuanto al desistimiento de la demanda de conflicto colectivo interpuesta por SEPLA, así como tampoco en relación con el hecho de que Iberia viene aplicando el Laudo. Las materias concretas que están siendo de aplicación vienen reflejadas en los documentos núm. 24 y 25 de la prueba anticipada por SEPLA, descripciones 71 y 72 de autos. El primero fue reconocido de contrario, y al segundo se le da valor por la Sala, en virtud del testimonio de D. Abdón Francisco, empleado en la compañía de seguros AXA.

SEGUNDO.- Según se desprende claramente de los antecedentes de hecho, una parte importante de las alegaciones de la demandante gira en torno a la implicación de Iberia Express en el laudo impugnado. Así, se ha mantenido que este último incurre en ultra vires por afectar a aquella compañía, en vicios in procedendo por no haberla llamado al arbitraje y sin embargo regular sus relaciones laborales, y en ilegalidad por limitar su capacidad de obrar e imponerle condiciones contrarias a la normativa aeronáutica. Estas alegaciones han provocado que la contestación ofrecida por las demandadas señalara la existencia de un grupo de empresas a efectos laborales, y que la prueba de ambas partes se dirigiera, también en gran medida, a acreditar o rebatir la independencia de Iberia Express respecto de Iberia Operadora.

Con este marco, se pide a la Sala que reflexione sobre si Iberia Express podía resultar afectada por el laudo y si tenía que haber sido llamada a participar en el trámite de audiencia para manifestar lo que a su derecho conviniera.

La complejidad de la controversia jurídica es indudable, hasta el punto de que, una vez oídas las alegaciones y examinada la prueba, concluimos que, no siendo Iberia Express parte en el presente procedimiento, no podríamos de ningún modo resolver sobre la pretensión de Iberia Operadora sin incurrir exactamente en los mismos vicios procedimentales que se pretenden censurar. Siendo una de las causas de pedir el defecto que supone no haber dado audiencia a Iberia Express en el arbitraje, resultaría, además de incoherente, insostenible jurídicamente que dictáramos sentencia sobre ello sin dar a la citada empresa la posibilidad de personarse en el pleito.

La consolidada doctrina tanto del Tribunal Supremo como del Tribunal Constitucional sobre el litisconsorcio pasivo necesario no deja lugar a dudas de que en este caso la Sala no tiene más camino que estimar de oficio la excepción, en orden a no causar indefensión contraria al art. 24.1 CE.

La sentencia del Tribunal Supremo de 25-4-12 (rec. 140/11) resulta especialmente ilustrativa: “Esta Sala IV del [Tribunal Supremo, en sentencia de 2 de marzo de 2007](#) (rcud 4602/2005) ha señalado que: “A falta de normativa específica, la Sala Cuarta de este Tribunal creó un cuerpo de doctrina jurisprudencial acerca de la figura del litisconsorcio pasivo necesario, de la que dan noticia las [sentencias de 26.9.1984, 3.6.1986, 1.12.1986, 15.12.1987 y 27.7.2001](#), así como las sentencias de la Sala Primera de [3.7.2001 y 1.12.2001](#), pero el nuevo texto de la [Ley de Enjuiciamiento Civil -L 1/2000, de 7 de enero-](#), facilita en el artículo 12.2 los materiales precisos para apreciar la esencia de esta figura, al establecer que “Cuando por razón de lo que sea objeto del juicio la tutela jurisdiccional solicitada sólo pueda hacerse efectiva frente a varios sujetos conjuntamente considerados, todos ellos habrán de ser demandados, como litisconsortes, salvo que la ley disponga expresamente otra cosa”, lo que implica la necesidad de llamar al proceso a cuantos puedan resultar afectados en sus derechos e intereses por la resolución que se dicte, bien porque tal llamamiento venga impuesto por mandato legal, bien porque, dada su relación con el objeto de controversia, sean titulares de la relación jurídico-material controvertida; se trata, en definitiva, de evitar la indefensión a que se refiere el artículo 24.1 de la [Constitución](#) si el interesado llegara a verse afectado por la resolución judicial dictada en un litigio al que no fue llamado. Precisamente la garantía constitucional aludida apunta la posibilidad de la apreciación de oficio del litisconsorcio y así se dice de manera explícita en la [sentencia de esta Sala de 16 de julio de 2004](#) (Recurso 4165/2003), al proclamar que “ello exige que el juzgador la aprecie de oficio antes de admitir la demanda a trámite aplicando la previsión del artículo 81 de la LPL en relación con el artículo 80.1 b); y si en ese momento le ha pasado inadvertido el defecto deberá, en el momento en que tome conciencia de él o le sea señalado por las partes, anular las actuaciones para que se subsane la demanda y se constituya correctamente la relación jurídico-procesal.

La necesidad de esa actuación judicial de oficio encuentra su razón de ser en que el litisconsorcio pasivo necesario o, en otros términos, la correcta configuración de la relación jurídico-procesal, es una cuestión que por afectar al orden público ([STC 165/1999](#)) queda bajo la vigilancia de los tribunales y obliga al juzgador a preservar el principio de contradicción y derecho a la tutela judicial efectiva sin indefensión de quienes deben ser llamados al proceso

como parte”; esa misma doctrina late también en las [sentencias del Tribunal Constitucional 118/1987, 11/1988 y 87/2003](#), añadiendo que no se trata de una mera facultad, sino de una auténtica obligación legal del órgano judicial.”.

La doctrina del Tribunal Supremo en esta materia es reconocida y avalada por el Tribunal Constitucional, cuando expresa que “la jurisprudencia social viene sosteniendo en general que el juzgador, de oficio y a través de este cauce, debe velar por la correcta constitución de la relación jurídico-procesal en las situaciones de litis consorcio pasivo, a fin de conseguir, salvaguardando el principio de audiencia bilateral, que la cosa juzgada material despliegue sus efectos y evitar así que se dicten eventuales fallos contradictorios sobre un mismo asunto (Sentencias del Tribunal Supremo de 15 de diciembre de 1987; 14 de marzo, 19 de septiembre y 22 de diciembre de 1988; 24 de febrero, 17 de julio y 1 y 11 de diciembre de 1989; 19 de mayo de 1992) (STC 19-12-94).

Por otra parte, el Tribunal Constitucional mantiene que “el derecho fundamental a la tutela judicial efectiva sin indefensión consagrado en el art. 24.1 CE implica, entre otras cosas, la necesidad de ser oído y, por tanto, citado a juicio, en aquellos procesos cuyo fallo haya de afectar a los derechos o intereses en conflicto, de modo que para dar cumplida satisfacción al mismo los órganos judiciales deben efectuar lo necesario para que no se creen, por propio error o funcionamiento deficiente, situaciones de indefensión material. De ahí que hayamos afirmado con reiteración que una incorrecta o defectuosa constitución de la relación jurídica procesal puede ser causa de indefensión lesiva del derecho a la tutela judicial efectiva (art. 24.1 CE; [SSTC 77/1997, de 21 de abril; 176/1998, de 14 de septiembre](#), por todas). Pues sólo si aquélla tiene lugar en los términos debidos es posible garantizar el derecho a la defensa de quienes sean o puedan ser parte en dicho proceso y, muy en particular, la inexcusable observancia del principio de contradicción, sobre el que se erige el derecho a ser oído ([SSTC 115/1988, de 10 de junio; 195/1990, de 29 de noviembre; 77/1997, de 21 de abril; 143/1998, de 30 de junio; 176/1998, de 14 de septiembre](#)). Por esta razón pesa sobre los órganos judiciales la responsabilidad de velar por la correcta constitución de aquella relación.

Sin embargo, hemos señalado también que no todo defecto o irregularidad en su establecimiento posee relevancia constitucional, sino sólo aquellas irregularidades que provoquen indefensión en quien las haya sufrido, lo que sucederá si la resolución judicial se dicta inaudita parte por causas que no sean imputables a la parte, por su pasividad o negligencia, y sin que haya podido tener la oportunidad efectiva de alegar y probar lo alegado en un proceso con

todas las garantías (SSTC 117/1983, de 12 de diciembre, 77/1997, de 21 de abril, 143/1998, de 30 de junio, 176/1998, de 14 de septiembre, 26/1999, de 8 de marzo, y 78/1999, de 26 de abril). Para poder apreciar la indefensión que fundamenta la queja, es siempre preciso que la situación en la cual el presunto indefenso se encuentra no se haya debido a una actitud voluntariamente aceptada por él o imputable a su propio desinterés, pasividad, malicia o falta de la necesaria diligencia (SSTC 48/1984, de 4 de abril; 68/1986, de 27 de mayo; 58/1988, de 6 de abril; 166/1989, de 16 de octubre; 50/1991, de 11 de marzo; 167/1992, de 26 de octubre; 103/1993, de 22 de marzo; 334/1993, de 15 de noviembre; y 91/2000, de 30 de marzo), no pudiendo aducir indefensión material alguna, aun en supuestos de procesos seguidos “inaudita parte”, cuando de las actuaciones se deduzca que quien la denuncia no ha observado la debida diligencia en la defensa de sus derechos porque el apartamiento del proceso al que se anuda dicha indefensión sea la consecuencia de la pasividad, desinterés, negligencia, error técnico o impericia de las partes o profesionales que les representen o defiendan (SSTC 18/1996, de 12 de febrero, F. 3, y 78/1999, de 26 de abril, F. 2; 73/2003, de 23 de abril, F. 4, por todas). Pero esta consecuencia no puede fundarse simplemente en la estimación de meras conjeturas sobre la actitud y conocimiento del interesado, sino que debe acreditarse para que surta su efecto invalidante de la tacha de indefensión (SSTC 161/1998, de 14 de julio, y 126/1999, de 28 de junio).” (STC 19-5-03).

En definitiva, pues, como dijimos en nuestra sentencia de 23-3-12 (proc. 20/12), “si la relación jurídico-procesal se ha de constituir de modo que sean convocadas al proceso todas aquellas partes a las que la cuestión debatida afecta a la luz de los presupuestos de hecho y de la pretensión postulada, es de apreciar la existencia del litisconsorcio pasivo necesario, figura que, sabido es, se da respecto a las personas a las que de algún modo alcanza el derecho material objeto de debate, en cuanto que el litigio se debe ventilar entre todos los que, de una u otra forma, puedan verse afectados por el mismo”, siendo indiscutible que Iberia Express resulta directamente afectada por la decisión que aquí se pueda adoptar.

TERCERO.- Sobre los defectos u omisiones en la construcción de la demanda en relación con los presupuestos procesales necesarios que pudieran impedir la válida prosecución y término del proceso, el Tribunal Supremo aclara que “no sólo en la fase de admisión de la demanda, sino en momento procesal posterior puede y debe atenderse a la subsanación”, puesto que “la inadvertencia inicial no precluye la obligación del órgano judicial de poner de manifiesto en un momento procesal posterior los defectos observados” (por

todas, STS 5-5-00, rcud. 3413/1999, con cita de jurisprudencia constitucional); lo que debe hacer “en el momento en que tome consciencia” de los mismos o le sean señalados por las partes (STS 16-7-04, rcud. 4165/2003). La falta de advertencia inicial “no puede irrogar a la parte el perjuicio de la privación de ese derecho a subsanar los defectos en su demanda, cualquiera que sea el momento en que se advierta la existencia de errores u omisiones subsanables en la misma” (STS 11-12-00, rec. 2327/1999) En aras a hacer posible esa subsanación a la que tiene derecho la parte actora, debemos proceder a declarar la nulidad de lo actuado a partir del momento de la admisión de la demanda, a fin de que, advertida Iberia Operadora del defecto apuntado en los términos del art. 81.1 LRJS, amplíe aquélla frente a Iberia Express, para que la relación jurídico-procesal quede válidamente constituida y podamos, por fin, entrar a conocer del fondo del asunto, que queda absolutamente imprejuizado, tal como avala el Tribunal Supremo en su sentencia de 25-4-12 (rec. 140/11).

CUARTO.- Finalmente, advertimos que, en coherencia con lo razonado, hemos considerado pertinente no incluir en el relato fáctico más que aquellos extremos que tienen directa relación con la excepción procesal apreciada, además de los que se admitieron pacíficamente por las partes en el acto del juicio. No declaramos otros hechos probados, aunque se practicó abundante prueba, en orden a no contaminar el juicio que tenga lugar una vez subsanado el defecto advertido.

Sin costas por tratarse de un proceso colectivo y no apreciarse temeridad en ninguno de los litigantes.

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

FALLAMOS

En la demanda interpuesta por Iberia Líneas Aéreas de España Sociedad Anónima Operadora; contra Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas; Sección Sindical Sepla en Iberia; Ministerio Fiscal; en proceso de Impugnación de Convenio estimamos de oficio la excepción de falta de litisconsorcio pasivo necesario, y decretamos la nulidad de las actuaciones con retroacción al momento de admisión de la demanda, concediéndose a la demandante el plazo de cuatro días para ampliar la demanda frente a Iberia Express, con

apercibimiento de que, si no lo efectuare se ordenará el archivo de los presentes autos.

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, en la cuenta corriente que la Sala tiene abierta en Banesto, Sucursal de la calle Barquillo 49, con el núm. 2419 0000 000168 12 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. Ricardo Bodas Martín.- Manuel Poves Rojas.- María Carolina San Martín Mazzucconi.