

CASACION núm.: 139/2015

Ponente: Excmo. Sr. D. José Luis Gilolmo López

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Jesús
Escudero Cinca

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Social

Sentencia núm. 425/2016

Excmos. Sres. y Excmas. Sras.

D. Luis Fernando de Castro Fernández

D. José Luis Gilolmo López

D^a. María Luisa Segoviano Astaburuaga

D. José Manuel López García de la Serrana

D^a. María Lourdes Arastey Sahún

En Madrid, a 12 de mayo de 2016.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por el Letrado Don José Martín Barrachina Gómez, en nombre y representación de Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), contra sentencia de fecha 16 de enero de 2015, dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, en el procedimiento nº 285/14, promovido por el sindicato ahora recurrente, contra AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO, sobre conflicto colectivo.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. José Luis Gilolmo López.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la representación del SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS, S.A., se interpuso demanda de la que conoció la Sala de lo Social de lo Social de la Audiencia Nacional. En el correspondiente escrito, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación, terminaba suplicando se dicte sentencia por la que se anule la decisión de la empresa por ser contraria a la legislación vigente aplicable y se declare la facultad de los pilotos de Air Nostrum de hacer uso del idioma castellano en las comunicaciones aeroterrestres en territorio español y a hacer uso de su facultad de comunicarse en inglés cuando entiendan que es más adecuado en función de los interlocutores de la frecuencia en que tiene lugar la comunicación con el ATC, condenando a la empresa a respetar y observar dicha declaración.

SEGUNDO.- Admitida a trámite la demanda, se celebró el acto del juicio, en el que la parte actora se afirmó y ratificó en la misma, oponiéndose la demandada, según consta en acta. Recibido el pleito a prueba, se practicaron las propuestas y declaradas pertinentes.

TERCERO.- Con fecha 16 de enero de 2015 se dictó sentencia por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, en la que consta la siguiente parte dispositiva: «Estimamos parcialmente la demanda presentada por el SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA) y anulamos la orden dada por la demandada AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO, SA, el 21-5-2014, luego matizada por la dada el 3-10-2014, en lo relativo a imponer la obligación de que todas las comunicaciones ATC en todos los vuelos de la compañía se realicen en inglés, excluyendo tal obligación en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa. Y en consecuencia reconocemos parcialmente el derecho de los pilotos a emplear el castellano

en las conversaciones ATC, en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa.»

CUARTO.- En dicha sentencia se declararon probados los siguientes hechos:

«PRIMERO.- El presente conflicto afecta a la plantilla de pilotos de AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO SA integrada por 380 trabajadores en todo el territorio nacional.

SEGUNDO.- El 11-3-2014 la AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA (en adelante AESA) se dirigió a la demandada en los siguientes términos: *Me pongo en contacto con usted, como responsable del departamento de solicitar su colaboración en la puesta en marcha de una iniciativa orientada a reducir el número de sucesos relacionados con el uso simultáneo de los idiomas inglés y español en las comunicaciones aeroterrestres.*

El impacto, tanto en incidentes como accidentes, del uso simultáneo de dos idiomas en las comunicaciones entre controladores de tránsito aéreo y pilotos ha sido constatado en diversos grupos de trabajo tanto nacionales como internacionales, así como en los datos recabados del Sistema de Notificación de Sucesos (SNS), el sistema de notificación EVAIR de Eurocontrol y por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).

De acuerdo a la normativa actual, "Se usará el inglés a petición de toda estación de aeronave en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales" (Reglamento de Circulación Aérea) y tanto controladores como pilotos de transporte aéreo comercial tienen, al menos, un nivel 4 certificado de competencia lingüística operacional en idioma inglés al menos desde el mes de mayo de 2013.

Además se debe tener en cuenta que existen diversos volúmenes dentro del espacio aéreo español en los que, dada la proporción de tráfico internacional existente, la probabilidad de que coexistan tripulaciones hispano y no hispanohablantes en la misma frecuencia de comunicaciones aeroterrestres puede llegar a ser muy elevada y que en estas circunstancias es recomendable que todas las comunicaciones se desarrollen en idioma inglés para prevenir una posible pérdida de conciencia situacional de alguna tripulación. Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se ha considerado necesario abordar este problema pasando de la mera recomendación de comunicar en idioma inglés en determinados volúmenes del espacio aéreo español (recomendaciones que se han mostrado ineficaces en el pasado) al establecimiento de la obligatoriedad de su uso. El

establecimiento del inglés como idioma único para la comunicaciones es una medida que además avalan y promueven organismos internacionales como OACI, EASA y EUROCONTROL especialmente donde haya presencia de un alto porcentaje de tráfico internacional. Por estos motivos, se ha comenzado el proceso de reforma normativa.

En paralelo al proceso iniciado, se ha estimado que, a corto plazo, podría ser muy eficaz que los distintos operadores aéreos con tripulaciones de habla hispana impulsaran esta medida dentro de sus organizaciones, para lo cual se ruega su colaboración. De este modo, ya que como establece el RCA, si el piloto comunica con control en idioma inglés este último estaría obligado a seguir la comunicación en el mismo idioma, se podrían alcanzar gran parte de los objetivos de esta medida, al menos a nivel local, incluso antes de que entre en vigor la reforma normativa mencionada, gracias a la experiencia de aplicación previa por parte de las compañías aéreas. Inicialmente podrían establecer el uso del idioma inglés en ciertos TMAs donde se estime que los beneficios desde el punto de vista de la seguridad puedan ser más evidentes para ir avanzando, siempre que la experiencia se haya mostrado positiva, en su aplicación a otros volúmenes de espacio aéreo. No obstante dejarnos a su discreción la opción de implantar esta medida en todas sus operaciones, con las excepciones o salvaguardas que consideren oportunas.

El 21-5-2014 MARE NOSTRUM se dirige a todos los pilotos comunicándoles que a requerimiento de AESA, a partir del 22 de mayo, todas las comunicaciones ATC en todos los vuelos de la compañía se realizarán en idioma inglés. La orden se reitera en correo remitido el 18-6-2014.

TERCERO.- Disconforme el sindicato demandante SEPLA con tal decisión convoca a la comisión paritaria del convenio que se reúne el 21-7-14 no llegando las partes a ningún acuerdo.

CUARTO.- El 31-10-14 se constituyó por AESA un grupo de trabajo con la participación todas las partes concernidas (entre ellas los sindicatos de pilotos y controladores aéreos, así como las empresas de aviación) con el objeto de establecer el uso del inglés en las comunicaciones aereoterrestres radio telefónicas.

QUINTO.- En este contexto AESA ha elaborado un dossier informativo sobre la implantación del inglés como idioma único de comunicaciones T/A en determinados volúmenes de tráfico aéreo que obra al descriptor 30 y se da por reproducido. Dicho dossier incorpora un proyecto de RD que modifica el actual Reglamento de Circulación Aérea con el objetivo de fijar el procedimiento para determinar el uso obligatorio del idioma inglés en las comunicaciones aereoterrestres radiotelefónicas entre los controladores de vuelo y los tripulantes de aeronaves.

Por su parte las organizaciones representantes de controladores y pilotos, entre otras, han elaborado escritos de oposición a las pretensiones de AESA que obran a los descriptores 33 y 34 y se dan por reproducidas.

SEXTO.- El 28-7-2010 MARE NOSTRUM se dirigió a los pilotos pidiéndoles su colaboración para que a partir del 1 de agosto de ese año, todas las comunicaciones dentro de los TMA de Madrid, Barcelona, Palma y Canarias se realicen en inglés.

SÉPTIMO.- El 3-10-2014 MARE NOSTRUM se dirige de nuevo al colectivo de pilotos y tras hacer referencia a la recomendación de AESA sobre la utilización del inglés y las conversaciones pendientes al respecto, les indica: "...que sólo será obligatorio el uso del inglés en aquellos TMA's donde en la misma frecuencia de comunicaciones coexistan tripulaciones hispano y no hispanohablantes, por lo que aunque iniciemos una comunicación en castellano, si entra otra aeronave de habla no hispana en dicha frecuencia, la siguiente comunicación habrá de realizarse en inglés, además de esto en los TMA's de Madrid, Barcelona, Palma o Canarias deberíamos utilizar SIEMPRE exclusivamente el idioma inglés, tal como recomiendan diferentes organismos internacionales...»

QUINTO.- Contra la referida sentencia se preparó recurso de casación en nombre de Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas -SEPLA-. Su letrado Don José Martín Barrachina Gómez, en escrito de fecha 29 de marzo de 2015, formalizó el correspondiente recurso, basándose en los siguientes motivos: Primer motivo.- Al amparo del artículo 207 e) de la LRJS, para denunciar la infracción de lo dispuesto en el anexo 10 al Convenio de Telecomunicaciones Aeronáuticas, en su capítulo 5, apartados 5.2.1.2.1. y 5.2.1.2.2., del Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, que regula el idioma que debe ser usado en las comunicaciones aeroterrestres, las llamadas comunicaciones ATC (*Air Traffic Control*). Segundo motivo.- Al amparo del art. 207 e) de la LRJS, denuncia la infracción de las normas del art. 3.1. de la Constitución. Tercer motivo.- Con idéntico amparo procesal que los anteriores, denuncia la infracción del art. 24.1 de la CE, en relación con el art. 1.7 del CC.

SEXTO.- Por providencia de esta Sala de fecha 12 de junio de 2015, se procedió a admitir el citado recurso. Evacuado el traslado de impugnación, el Ministerio Fiscal emitió informe en el sentido de considerar improcedente el recurso.

SÉPTIMO.- Instruido el Excmo. Magistrado Ponente, se declararon conclusos los autos, señalándose para votación y fallo el día 12 de mayo de 2016, en cuya fecha tuvo lugar.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- 1. Recurre en casación ordinaria el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional de 16 de enero de 2015, por la que se estima en parte su demanda de conflicto colectivo y se anula -literalmente- “la orden dada por la demandada AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO, S. A., el 21-5-2014, luego matizada por la dada el 3-10-2014, en lo relativo a imponer la obligación de que todas las comunicaciones ATC en todos los vuelos de la compañía se realicen en inglés, excluyendo tal obligación en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa” y, en consecuencia, se reconoce “parcialmente el derecho de los pilotos a emplear el castellano en las conversaciones ATC, en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa”.

2. La demanda pretendía la completa anulación de aquellas decisiones empresariales, según se decía, por ser contrarias “a la legislación vigente aplicable y se declare la facultad de los pilotos de Air Nostrum de hacer uso del idioma castellano en las comunicaciones aeroterrestres en territorio Español y a hacer uso de su facultad de comunicarse en inglés cuando entiendan que es más adecuado en función de los interlocutores de la frecuencia en que tiene lugar la comunicación con el ATC”.

3. El recurso se desarrolla a través de tres motivos diferenciados. El primero, amparado en el apartado e) del art. 207 de la LRJS, denuncia la infracción de lo dispuesto en el Anexo 10 al Convenio de Telecomunicaciones aeronáuticas, Capítulo 5, apartados 5.2.1.2.1 y 5.2.1.2.2, del Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 19 de enero, que regula el idioma que debe ser usado en las comunicaciones aeroterrestres, en inglés *Air Traffic Control* (ATC), argumentando, en esencia, que tal regulación tiene carácter vinculante e imperativo y que las instrucciones empresariales, en la medida que la modifica, entrañan su vulneración.

4. El segundo motivo, amparado también en el art. 207.e) LRJS, denuncia la infracción del art. 3.1 de la Constitución para sostener, en síntesis, que la sentencia impugnada “no permite el uso del castellano en todos aquellos supuestos en que el piloto de aerolínea de bandera española se comunica con la estación terrestre...que encarna un poder público de la Administración General del Estado”, que “la sentencia recurrida contiene una limitación expresa del uso del castellano en situaciones en que un piloto español se ha de comunicar con el poder público también español” y, en fin, que “la limitación antedicha conculca el art. 3.1 de la Constitución que, aunque no es un derecho constitucional-fundamental del Título I, Capítulo II, sí que es un “derecho fundado en la constitución” (STC 82/1986, FJ3) del que se ha de predicar la obligación de su salvaguarda”.

5. El tercer motivo, con idéntico amparo procesal que los anteriores, denuncia la infracción del art. 24.1 de la Constitución, en relación con el art. 1.7 del Código Civil, según dice, “en tanto que las sentencias deben resolver en todo caso los asuntos que conozcan ateniéndose al sistema de fuentes establecido”, sosteniendo luego, también es esencia, que la resolución judicial impugnada, no ya la orden o instrucción empresarial combatida en la demanda, “invade el ámbito normativo de competencia exclusiva del Estado” (art. 149.1.20º CE) y que, por ello, la propia sentencia “vulnera el derecho a

la tutela judicial efectiva, sin indefensión, del artículo 24.1 de la Constitución española, por no resolver el órgano judicial conforme a[] sistema de fuentes establecido”, todo lo cual, a su entender, “además de contravenir el contenido de la norma aplicable (motivo primero de nuestro recurso [dice])...excede la regulación que se extrae del sistema de fuentes cuando pone en manos del poder de dirección empresarial la regulación del uso del idioma en las comunicaciones aeroterrestres”.

SEGUNDO.- Para tratar de comprender en toda su extensión el debate que plantea el primer motivo del recurso conviene tener presente la disposición reglamentaria que se denuncia infringida. Los puntos controvertidos del Reglamento de Circulación Aérea y Apéndices, aprobado por Real Decreto 57/2002 y publicado en el correspondiente Suplemento del BOE del 19-1-2002, pág. 489 (Libro Décimo. Telecomunicaciones aeronáuticas. Capítulo 5. Servicio móvil aeronáutico), dicen así:

“10.5.2.1.1.1. Por regla general las comunicaciones aeroterrestres en radiotelefonía deberá efectuarse en el idioma que la estación terrestre usa normalmente.

Nota.- El idioma normalmente usado por la estación en tierra no tiene que ser necesariamente el del Estado en que está emplazada.

10.5.2.1.1.2. Hasta que se prepare y adopte una forma de fraseología más adecuada para uso universal en las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, deberá usarse el inglés como tal, y utilizarse éste, a petición de toda estación de aeronave que no esté en condiciones de cumplir con 10.5.2. I. 1.1, en todas las estaciones terrestres que sirvan a aeropuertos designados y a rutas usadas por los servicios aéreos internacionales.

Nota 1.- Si bien los Estados contratantes designan los aeropuertos que deberán usarse y las rutas seguirán los servicios aéreos internacionales, el Consejo se encarga de formular periódicamente la opinión de la OACI, así

como de hacer recomendaciones a los Estados contratantes interesados, generalmente a base de las recomendaciones dimanantes de las conferencias regionales de navegación aérea.

Nota 2.- En ciertas regiones, la disponibilidad de otro idioma, además del inglés, podrá decidirse regionalmente, como un requisito para las estaciones terrestres de la región en cuestión.

Nota 3.- La preparación a que se refiere 10.5.2.1.1.2 es objeto de estudio constante, y en el Adjunto B del Volumen II del Anexo 10 de OACI se indican los principios generales en que se basa ese estudio.

10.5.2.1.1.3. Hasta que se dé aplicación a 10.5.2.1.1.2, y cuando la estación de aeronave y la estación en tierra no puedan usar un idioma común, se harán las gestiones necesarias entre la autoridad competente y la empresa explotadora de la aeronave en cuestión para que ésta suministre un intérprete.

10.5.2.1.1.4. Cuando se suministren, tales intérpretes tendrán acceso a los canales radiotelefónicos y podrán usarlos bajo la inspección del encargado que esté de servicio.

10.5.2.1.1.5. El idioma usado normalmente, y los demás idiomas que puedan usarse a petición en la estación en tierra, se indicarán en las publicaciones de información aeronáutica y demás información aeronáutica que se publique respecto a esas instalaciones”.

TERCERO.- 1. Partiendo de la transcrita regulación reglamentaria y, sobre todo, del incuestionado relato fáctico de la resolución de instancia, del que cabe razonablemente deducir, como hace con acierto la Sala sentenciadora en su fundamento jurídico quinto, que todo aquel “elenco normativo se ha visto insuficiente para dar solución adecuada a incidentes apreciados en materia de seguridad aérea por razón del idioma empleado en las

comunicaciones”, hasta el punto de que “se ha presentado un proyecto de RD con el objetivo de fijar el procedimiento para determinar el uso obligatorio del idioma inglés en las comunicaciones aeroterrestres radiotelefónicas entre los controladores de vuelo y los tripulantes de aeronaves”, y “sin perjuicio de constatar”, como igualmente hace la sentencia impugnada, “que la solución idónea para el reforzamiento de la seguridad aérea ha de pasar por una pronta intervención de los poderes públicos aún más legitimada si cuenta con el consenso de todos los agentes concernidos”, lo verdaderamente cierto y relevante, y lo que resulta decisivo en orden a la necesaria desestimación íntegra del recurso, no es sino que, a nuestro entender, en tales circunstancias, debe ponderarse el derecho de los trabajadores afectados por el presente litigio a usar la lengua española, poniéndolo en relación, tanto con el deber de diligencia y colaboración en el trabajo que estos tienen (art. 20.2 ET) respecto a las órdenes e instrucciones adoptadas por el empleador en el ejercicio regular de sus facultades de dirección, como con la obligación que aquellos igualmente tienen de observar en su trabajo las medidas legales y reglamentarias de seguridad (art. 19.2 ET), máxime si estas últimas, por depender de autoridades u organismos internacionales con competencias sobre el tráfico aéreo, y por afectar directa o indirectamente a los terceros que utilizan ese medio de transporte, se ven necesariamente sometidos al control y a los requisitos preestablecidos sobre las comunicaciones aéreas.

2. Desde esta perspectiva, los tres motivos han de ser desestimados porque, en relación con el primero de ellos, las instrucciones empresariales de las que da cuenta la incuestionada declaración de hechos probados, en especial las matizaciones introducidas en la comunicación del 3-10-2014 (h. p. 7º), en contra de lo que ese primer motivo sostiene, no supone modificación relevante alguna de las muy complejas instrucciones contenidas en los transcritos apartados del Anexo 10 del Reglamento aprobado por el RD 57/2002, extremo este sobre el que, además, el propio sindicato recurrente

no ofrece explicación razonable alguna sobre en qué puedan consistir, materialmente, las modificaciones que denuncia.

3. Por lo que respecta al segundo motivo, el exceso e insustancialidad de la denuncia es obvio porque en el desempeño del trabajo de los afectados por el conflicto no está en juego el hecho incontestable de que el “castellano es la lengua oficial del Estado” ni que todos “los españoles tienen el deber de conocerla y el derecho de usarla”, tal como proclama el art. 3.1 de nuestra Constitución que se denuncia como infringido, sino, precisamente, como antes dijimos, la propia regulación reglamentaria en materia de tráfico internacional de aeronaves y los requisitos que, respecto a las comunicaciones, en ella se establecen, así como las facultades que, en el ámbito estrictamente empresarial, incumben al empleador.

4. El exceso y trivialidad de la denuncia es aún más clamoroso si cabe respecto al tercer motivo del recurso porque la sentencia impugnada, en contra de lo que aseveran los recurrentes, ni invade competencia estatal alguna, pues se limita a otorgar respuesta a la pretensión planteada en la demanda, ni menos aún vulnera nuestro sistema de fuentes, ya que -nos parece evidente- se centra en aplicar, interpretándolas razonada y muy razonablemente, las disposiciones estatutarias y reglamentarias antes mencionadas.

5. Esta Sala, en fin, quiere hacer suyos los razonamientos de la sentencia recurrida cuando afirma que el elenco normativo de aplicación (especialmente los puntos controvertidos del Reglamento aprobado por el RD 57/2002 [Suplemento del BOE de 19-1-2002] y el RD 241/2009 [BOE 14-3-2009], que tienen por objeto cumplir el mandato del Anexo I del Convenio sobre Aviación Civil Internacional [ACI, Chicago 1944], ratificado en su día por el Estado Español [BOE 29-12-1968]), en el que no se establecen reglas precisas acerca del idioma que haya de usarse en las

denominadas “comunicaciones ATC”) “se ha visto insuficiente para dar solución adecuada a [los] incidentes apreciados en materia de seguridad aérea por razón del idioma empleado en las comunicaciones” y, por ello, “sin perjuicio de constatar que la solución idónea para el reglamento de la seguridad aérea ha de pasar por una pronta intervención de los poderes públicos”, tal como atinadamente apunta la Sala de instancia, atendiendo al espíritu y finalidad (art. 3.1 CC) de todo aquél acervo normativo, que, en definitiva, trata primordialmente de garantizar al máximo la seguridad del tráfico aéreo, “el derecho a usar el castellano...previsto en el art. 3.1 CE...no puede considerarse como un derecho absoluto sino que cede, por razón de la seguridad aérea, cuando en las conversaciones ATC intervengan o deban ser oídas por personas que no tienen como lengua nativa el español” (FJ 6º de la sentencia recurrida). “El deber último y esencial de preservar la seguridad aérea legitima al empresario para, aun en un contexto normativo insuficiente sobre el idioma en las conversaciones ATC, adoptar la orden...[con las matizaciones que la propia sentencia de instancia explica: salvo “en aquellos escenarios en los que todos los interlocutores u oyentes de una conversación ATC tengan el español como lengua nativa”]..de que las conversaciones se lleven a cabo en inglés” (FJ 7º).

CUARTO.- En consecuencia, de conformidad con el preceptivo informe del Ministerio Fiscal, procede la íntegra desestimación del recurso y la confirmación de la sentencia de instancia, que no ha incurrido en ninguna de las vulneraciones que se le atribuyen, sin que en el presente caso proceda la imposición de costas.

F A L L O

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido
Desestimar el recurso de Casación interpuesto por el Letrado D. José Martín Barrachina Gómez, en nombre y representación del SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA), frente a la sentencia dictada por la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 16 de enero de 2015, en procedimiento núm. 285/2014, a instancia del ahora recurrente contra AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO, S. A., sobre conflicto colectivo, y confirmar la sentencia de instancia. Sin costas.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.