



Roj: **SAN 1397/2016 - ECLI:ES:AN:2016:1397**

Id Cendoj: **28079240012016100062**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Social**

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **22/04/2016**

Nº de Recurso: **11/2016**

Nº de Resolución: **69/2016**

Procedimiento: **SOCIAL**

Ponente: **RICARDO BODAS MARTIN**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 1397/2016,**
STS 3318/2017

AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

MADRID

SENTENCIA: 00069/2016

28079 24 4 2016 0000011

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Social

Secretaría de D^a. MARTA JAUREGUIZAR SERRANO

SENTENCIA Nº: 069/2016

Fecha de Juicio: 19/11/2016

Fecha Sentencia: 22/11/2016

Fecha Auto Aclaración:

Núm. Procedimiento: 11/2016

Tipo de Procedimiento: DEMANDA

Procedim. Acumulados:

Materia: CONFLICTO COLECTIVO

Ponente Ilmo. Sr.:D. RICARDO BODAS MARTÍN

Índice de Sentencias:

Contenido Sentencia:

Demandante: -SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA)

Codemandante:

Demandado: -AIR NOSTRUM LAM, S.A.

Codemandado:

Resolución de la Sentencia: CADUCIDAD

Breve Resumen de la Sentencia : Reclamándose que la decisión empresarial mediante la cual se ha implantado unilateralmente un nuevo sistema para la consulta, descarga y estudio del Manual de Operaciones resulta



insuficiente y que por tanto se vuelva a entregar a cada piloto una copia personal en papel del MO, cursos, anexos, actualizaciones y modificaciones, y se reconozca el derecho de los trabajadores pilotos a tener un sistema que garantice la accesibilidad, el estudio, la consulta y la descarga del Manual, así como sus anexos, condenando a la demandada a poner a disposición de los pilotos todos los medios y materiales necesarios para que la documentación de los Manuales, anexos y actualizaciones pueda ser descargada, consultada y estudiada por los pilotos, en cualquier momento y situación durante el desarrollo de sus funciones, se desestima la excepción de incompetencia de jurisdicción por razón de la materia, por cuanto no se cuestiona propiamente que la medida pone en riesgo la seguridad del tráfico aéreo, sino el incumplimiento de las obligaciones legales, convencionales y el propio MO por parte de la empresa para con sus trabajadores. - Se estima, sin embargo, la excepción de caducidad, por cuanto la empresa obliga a los pilotos a disponer de herramientas informáticas para descargar las actualizaciones, cuando antes la empresa las proporcionaba en formato papel con sus propios medios, tratándose de una modificación de calado, que desplaza las obligaciones empresariales a los pilotos, que debió impugnarse en un plazo de veinte días hábiles desde la notificación de la medida

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Social

Núm. de Procedimiento: 11/2016

Tipo de Procedimiento: DEMANDA DE CONFLICTO COLECTIVO

Índice de Sentencia:

Contenido Sentencia:

Demandante: -SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA)

Codemandante:

Demandado: -AIR NOSTRUM, S.L.

Ponente Ilmo. Sr.:

DON RICARDO BODAS MARTÍN.

SENTENCIA N°: 069/16

Ilmo. Sr. Presidente:

D. RICARDO BODAS MARTÍN

Ilmos. Sres. Magistrados:

D^a. Emilia Ruíz Jarabo Quemada

D. Ramón Gallo Llanos

Madrid, a veintidós de abril de dos mil dieciséis.

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

EN NOMBRE DEL REY

Ha dictado la siguiente

SENTENCIA

En el procedimiento nº 11/2016 seguido por demanda de SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS LÍNEAS AÉREAS (SEPLA) (letrado D. Santiago Junco Anós) contra AIR NOSTRUM LAM S.A. (letrada D^a Natalia Navarro Moreno) sobre conflicto colectivo. Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. D. RICARDO BODAS MARTÍN.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Según consta en autos, el día 21-01-2016 se presentó demanda por SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS LÍNEAS AÉREAS (SEPLA) contra AIR NOSTRUM LAM S.A. sobre conflicto colectivo.

Segundo.- La Sala acordó el registro de la demanda y designó ponente, con cuyo resultado se señaló el día 19-04-2016 para los actos de intento de conciliación y, en su caso, juicio, al tiempo que se accedía a lo solicitado en los otrosí es 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 , por la que se aprobó la Ley Reguladora de la Jurisdicción Social, debe destacarse, que las partes debatieron sobre los extremos siguientes:

El SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA desde aquí) ratificó su demanda de conflicto colectivo, mediante la que pretende dictemos sentencia en la que se declare que la decisión empresarial mediante la cual se ha implantado unilateralmente un nuevo sistema para la consulta, descarga y estudio del Manual de Operaciones resulta insuficiente y que por tanto se vuelva a entregar a cada piloto una copia personal en papel del MO, cursos, anexos, actualizaciones y modificaciones, y se reconozca el derecho de los trabajadores pilotos a tener un sistema que garantice la accesibilidad, el estudio, la consulta y la descarga del Manual, así como sus anexos, condenando a la demandada a poner a disposición de los pilotos todos los medios y materiales necesarios para que la documentación de los Manuales, anexos y actualizaciones pueda ser descargada, consultada y estudiada por los pilotos, en cualquier momento y situación durante el desarrollo de sus funciones.

Destacó, a estos efectos, que la puesta a disposición del MO a los pilotos es una obligación de hacer, impuesta a la compañía por el apartado ORO.MLR.100 del Reglamento 965/2012, de la Comisión de 5 de octubre de 2012, así como por el art. 2.6 del convenio colectivo aplicable y por el propio Manual de Operaciones y denunció que la empresa demandada no cumple dicha obligación, puesto que el sistema telemático, impuesto unilateralmente, no permite acceso adecuado, obliga a los pilotos a utilizar sus propios medios informáticos y no permite una consulta razonable, en los casos en que se descarga la aplicación, puesto que se descargan documentos Pdf de gran extensión, que carecen de índice y no permiten conocimiento cabal de las modificaciones del MO.

AIR NOSTRUM, LAM, SA (AIR NOSTRUM desde ahora) se opuso a la demanda, por cuanto la entrega digital del MO se remonta a 2013, dándose la circunstancia de que los kioscos, cuyo despliegue se produjo en junio de 2004, no han servido nunca para la descarga de los USB.

Admitió que la empresa entregó a cada piloto un USB, con la finalidad de que se utilizara para descargar el MO, habiéndose impartido, a continuación, la formación necesaria para su debida utilización, que obliga a descargar el contenido en una carpeta, que se va actualizando periódicamente mediante correos electrónicos, que contienen referencias precisas a las modificaciones del MO, asociados a un link que permite acceder a la página Web de la empresa para descargar las actualizaciones referidas, que sustituyen automáticamente a la parte modificada. - Dicha aplicación, asegura, por otra parte, que el piloto lo ha recibido y lo ha leído, que son los requisitos constitutivos para asegurar las obligaciones de ambas partes, lo que no se aseguraba con el sistema precedente, donde era habitual que los pilotos no recogieran las actualizaciones o no firmaran su recepción. - Señaló, por otra parte, que en todos los aviones hay un MO totalmente actualizado para su consulta en papel por parte del piloto.

Destacó también que la Sección Sindical pidió que se entregara en papel y la empresa contestó que se lo entregaría en dicho formato a quien lo pidiera, lo que ha sucedido muy excepcionalmente.

Excepcionó incompetencia de jurisdicción por razón de la materia, por cuanto el control sobre seguridad aérea compete a la Agencia Española de Seguridad Aérea, cuyas actuaciones son controladas por la jurisdicción contencioso-administrativa.

Excepcionó caducidad y subsidiariamente prescripción, por cuanto desde la implantación del sistema digital hasta la interposición de la demanda se ha sobrepasado cualquier plazo.

Excepcionó falta de acción, porque no hay un conflicto colectivo, ya que los pilotos vienen trabajando sin problema alguno con el sistema digital hasta la fecha.

Defendió, en cualquier caso, que la empresa ha cumplido con todas sus obligaciones legales y convencionales.

SEPLA se opuso a la incompetencia de jurisdicción, por cuanto no cuestiona que la comunicación digital del MO a los pilotos se acomoda al Reglamento Comunitario, lo que cuestiona es que no asegura su recepción y descarga apropiada, ni su consulta y estudio correcto por parte de los pilotos.

Se opuso a la excepción de caducidad y subsidiariamente de prescripción, por cuanto los efectos del nuevo sistema no se constataron hasta tiempo después de su implantación.

Se opuso a la falta de acción, por cuanto la empresa modificó unilateralmente el sistema de notificación del MO, lo que ha generado un grave perjuicio a los pilotos, quienes están obligados a utilizar sus propias herramientas



informáticas para su descarga telemática, dándose la circunstancia de que el sistema no es eficiente y no asegura la descarga, ni permite la consulta y estudios adecuados de tan importante documento.

Quinto . - De conformidad con lo dispuesto en el art. 85, 6 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre , se precisa que los hechos controvertidos y conformes fueron los siguientes:

Hechos controvertidos

-Con la implantación de kioscos no se proveyó para descargar USB. A cada piloto se entregó un USB con el manual de operaciones actualizado a la fecha de entrega y se informó que se debía descargar cada vez que hay una actualización, para ello se envía un correo a cada piloto con un enlace mediante el que se constata que recibe el piloto la modificación y está se realiza automáticamente.

-El 25-9-14 la Sección Sindical pidió manual de operaciones para desarrollar mejor la actividad formativa y se entregó en papel. En Noviembre 2014 empresa ofertó entregar el manual en papel al que lo pidiera y lo han pedido pocos pilotos.

-Todos los pilotos que han pedido el manual en papel se les ha entregado.

-Antes cuando se entregaba el manual en papel no había acuse de recibo incluso un piloto podía coger varios manuales para repartirlo entre otros compañeros y se devolvían sin haberlos recogido sus titulares.

Hechos pacíficos

-El Manual de operaciones en formato digital se implanta en 2013.

-Los kioscos se implantan en Junio 2014 su objetivo era para las nominas y programaciones en formato digital.

-Todos los aviones tienen manual de operaciones en papel.

Resultando y así se declaran, los siguientes

HECHOS PROBADOS

PRIMERO . - SEPLA es un sindicato de ámbito estatal, implantado debidamente en AIR NOSTRUM. - Dicha mercantil regula las relaciones laborales con sus pilotos mediante el convenio con sus pilotos, publicado en el BOE de 28-07-2014, que fue suscrito por la empresa y el SEPLA. - El conflicto colectivo afecta a los 370 pilotos que prestan aproximadamente servicios en la empresa demandada.

SEGUNDO . - La empresa demandada entregaba tradicionalmente a sus pilotos el Manual de Operaciones (MO desde aquí), así como sus actualizaciones en formato papel, depositándolas en los cajetines, donde se recogían por los pilotos, quienes estaban obligados a firmar la recepción.

TERCERO . - En junio de 2004 la empresa demandada procedió a la instalación de los denominados "kioscos", que se utilizaban como terminales informáticos para notificar las programaciones y nóminas en formato digital.

CUARTO . - El 5-12-2012 la empresa notificó a los pilotos la activación del acceso a la aplicación "Documentación Pilotos" en la página Web de la compañía, proporcionando dos link para el acceso desde dentro y fuera de la oficina. - Se notificó, así mismo, la puesta a disposición de unidades USB, grabadas con la colección de documentos que se obtienen en la aplicación "Documentación Pilotos".

QUINTO . - Obra en autos el MO de la empresa, que se tiene por reproducido. - En el citado documento se prevé que todos los trabajadores, que ejercen funciones relacionadas con la seguridad, incluidos los tripulantes, tienen acceso al mismo ya sea en formato físico o electrónico, precisándose, a continuación, que los poseedores de la copia MO están obligados a mantenerlo actualizado según las instrucciones recibidas.

SEXTO . - En el mes de enero del año 2013, sin que se haya acreditado fecha exacta, la empresa notificó a los pilotos que se había concluido con éxito la fase final del proyecto de documentación electrónica, significando que los pilotos estaban obligados a la actualización del MO, si bien la compañía asumía la responsabilidad de su actualización, para lo cual establecía un sistema de alertas, notificándose al piloto cuando tiene desactualizada su documentación, así como las actualizaciones periódicas correspondientes. - Desde entonces los pilotos disponen del USB, que contiene toda la documentación de la aplicación "Documentación Pilotos", incluyendo el MO, que se actualiza de manera sistemática, para lo cual la empresa envía un correo electrónico a todos los pilotos, que recoge de modo pormenorizado qué aspectos concretos del MO han sido modificados. - El piloto descarga en el USB las actualizaciones que sustituyen automáticamente las partes modificadas, cuya consulta no presenta dificultades, puesto que en el correo electrónico ya se



advierte cuales han sido modificadas. - La descarga de la actualización permite a la empresa conocer que el piloto la ha recibido y descargado.

SÉPTIMO . - En la reunión de la Comisión de Interpretación del IV Convenio, celebrada el 25-09-2014, SEPLA denunció en el apartado 10 de discrepancias que no se entregaba la documentación y manuales a los pilotos. - En el punto 8 de la reunión de la Comisión, celebrada el 13-11-2014, SEPLA manifestó que no se podían descargar los manuales en los kioscos, por lo que la empresa no ofrece herramientas para su descarga, replicándose por la empresa que no podía hacerse en los kioscos por los virus informáticos, subrayando, a continuación, que lo facilitará en papel a quien lo solicite. - SEPLA manifestó, a continuación, que para los cursos de formación sería bueno disponer del MO en papel.

El 12-09-2015 don Saturnino solicitó a don Juan Miguel , coordinador de documentación de la empresa, partes del MO en papel, respondiéndole la empresa el 22-09-2015, que no podía satisfacerle, porque no disponían de ejemplares en ese momento, aunque le informarían más adelante.

No obstante la empresa ha entregado el MO en formato papel a otros trabajadores, que se lo solicitaron.

OCTAVO . - La descarga de los USB se realiza con normalidad en la mayoría de las herramientas informáticas, aunque se han producido algunas dificultades con el iPad, que han sido remitidas al departamento informático de la empresa, quien las ha venido resolviendo con normalidad.

Cuando el piloto descarga la modificación del MO en su USB se sustituye automáticamente la parte modificada y se comunica a la empresa la recepción del documento. - Cuando el piloto no realiza las funciones de descarga, la empresa le remite nuevamente correos electrónicos y le comunica, caso de existir varias descargas, que descargue íntegramente el nuevo MO.

En el correo electrónico la empresa especifica expresamente qué modificaciones concretas se han producido en el MO, lo que permite dirigirse directamente a la parte que ha sido modificada.

NOVENO . - El 9-06-2015 la empresa demandada envió a la Sección Sindical de SEPLA la comunicación siguiente:

"Estimados representantes pilotos:

En respuesta a su escrito enviado con fecha 21 de mayo, donde hacen referencia a un incumplimiento de la compañía en materia de Seguridad Aérea, concretamente el regulado en el Reglamento 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012, y en concreto en su apartado ORO.MLR.100, le hacemos llegar lo siguiente:

El Reglamento antes mencionado, en su apartado d) y f) regula la obligación de la empresa de facilitar y poner a disposición de los pilotos una copia actualizada del Manual de Operaciones en adelante MO.

Pues bien la empresa a través de su Portal Corporativo, ha habilitado una herramienta on line, que permite al trabajador tener acceso al MO, así como a todas las actualizaciones que se produzcan, previamente estas son comunicadas individualmente vía correo electrónico de la empresa, solicitando confirmación de sus recepción y lectura mediante acuse de recibo.

En ningún caso se establece la obligatoriedad de que estos manuales sean proporcionados en papel.

Los Kioscos a los que ustedes hacen referencia, no son más que un instrumento a disposición de los tripulantes, con la intención de que puedan consultar su correo electrónico (enviar, recibir mails...). Por lo que entendemos que queda vacío de contenido el incumplimiento que ustedes manifiestan.

Con respecto al Protocolo que ustedes solicitan a efectos de comunicados o solicitudes de informes por parte de la Dirección de Operaciones, la empresa entiende que no es necesario dicho protocolo ya que la propia norma y el manual de operaciones lo regulan:

En el Reglamento AIR OPS apartado ORO.GEN.160 punto d) "Notificación de Sucesos", se establece "Los informes se elaborarán lo antes posible, pero en todo caso en el plazo de las 72 horas siguientes a la identificación por el operador el estado al que se refiere el informe, salvo que lo impidan circunstancias excepcionales (...).

Que en su Manual de Operaciones Parte A "Autoridad, Funciones y Responsabilidades del Comandante", en el punto .1.4. C, se recoge una nota donde se establece un plazo de 48 horas para presentar informes requeridos al comandante y en caso de ser necesario su trámite con autoridades internacionales, este deberá realizarse en inglés.



La empresa establece un plazo de 48 horas en jos informes externos porque necesita las otras 24 horas para supervisar y enviar ios informes requeridos. Sin embargo para aquellos informes que no es necesario remitirá ningún organismo externo, ia empresa establece un plazo de 72 horas.

Atentamente"

DÉCIMO . - El 23-12-2015 se intentó sin acuerdo la mediación ante el SIMA.

Se han cumplido las previsiones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO .- De conformidad con lo prevenido en el artículo 97, 2 de la Ley 36/2011, de 10 de octubre los hechos, declarados probados, se han deducido de las pruebas siguientes:

- a. - El primero del BOE mencionado, siendo pacífica la representatividad de SEPLA.
- b. - El segundo no fue controvertido, si bien la empresa significó que con ese sistema no se aseguraba la recepción de la documentación por parte de los pilotos, así como otras incidencias, como pérdidas o devoluciones, que no vamos a tener por probadas, por cuanto le correspondía la carga de la prueba, sin que las acreditara de ningún modo.
- c. - El tercero es pacífico, si bien en el acta del juicio aparece por error mecanográfico 2014, puesto que la fecha real fue junio de 2004, tal y como se refleja en la grabación de la vista. - Lo corrobora, en todo caso, la revista de la empresa, fechada precisamente en junio de 2004, que obra como documento 2 de la misma (descripción 17 de autos), que fue reconocida de contrario.
- d. - El cuarto del documento 3 de la demandada (descripción 18 de autos), que fue reconocido de contrario.
- e. - El quinto del MO mencionado, que obra como documento 8 de SEPLA (descripción 11 de autos), que fue reconocida de contrario.
- f. - El sexto del documento 7 de SEPLA, que contiene la comunicación de la empresa del despliegue inmediato de la aplicación. - El funcionamiento de la misma se deduce de la declaración de don Juan Miguel , coordinador de documentación de la empresa, que explicó la operatividad del sistema y convenció a la Sala.
- g. - El séptimo de las actas de la Comisión de Interpretación citadas, así como de las comunicaciones entre el señor Saturnino y la empresa que obran como documentos 1 a 5 de SEPLA (descripción 11 de autos), que fueron reconocidos de contrario, así como por los documentos 4 y 5 de AIR NOSTRUM (descripciones 18 y 19 de autos) que fueron reconocidos de contrario.
- h. - El octavo de la declaración del señor Juan Miguel , responsable de documentación de la empresa, cuya declaración tiene más crédito para la Sala, que las periciales de don Enrique y don Julián , quienes presentaron una imagen apocalíptica de la aplicación que, de ser cierta, supondría que prácticamente ningún piloto habría podido descargarse el MO y sus modificaciones desde 2013, lo que habría producido inevitablemente problemas de seguridad aérea o quejas masivas de los pilotos, que brillan por su ausencia y con toda seguridad sanciones generalizadas por parte de la empresa, quien es responsable de que los pilotos reciban el MO actualizado, que tampoco se han producido. - La notificación pormenorizada de los cambios en el MO se desprende del documento 7 de AIR NOSRUM (descripción 22 de autos) que fue reconocido de contrario, que contiene una comunicación que así lo acredita.
- i. - El noveno de la comunicación transcrita, que obra como documento 6 de AIR NOSTRUM (descripción 20 de autos) que fue reconocida de contrario.
- j. - El décimo del acta del SIMA, adjuntada a la demanda.

SEGUNDO . - Los apartados d), e) y f) del apartado ORO.MLR.100 Manual de operaciones - Generalidades del Reglamento 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre dice lo siguiente:

"d) Todo el personal de operaciones dispondrá de un acceso fácil a las partes del OM que resulten relevantes para sus funciones.

e) El OM se mantendrá actualizado. Todo el personal estará informado de los cambios que afecten a sus propias funciones.

f) A cada miembro de la tripulación se le entregará una copia personal de las secciones del OM que incumban a sus funciones. Cada miembro de la tripulación en posesión de un OM, o de las partes correspondientes



del mismo, se responsabilizará de mantener actualizada su copia integrando las actualizaciones o revisiones facilitadas por el operador" .

El apartado 2.6 del convenio colectivo aplicable, que regula la legislación vigente y reglamentos internos, dice lo siguiente: *"Para conseguir que las operaciones de vuelo de la Compañía se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los pilotos se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales Básicos de Operaciones, de ruta, de avión, circulares operativas o de Dirección.*

Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de la Compañía podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio, salvo pacto expreso entre la Sección Sindical y la Compañía.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los pilotos el acceso a los manuales a los que se refiere el presente artículo. La Compañía podrá suministrar la documentación en idioma español o inglés indistintamente.

La documentación precisa para una nueva habilitación de tipo o cambio de avión será suministrada antes de la iniciación del curso .

Finalmente, como anticipamos más arriba, el MO de la compañía prevé que deberá presentarse en un formato que facilite su uso y lectura sin dificultad, previéndose, a continuación, que los pilotos deben tener acceso al documento y a sus actualizaciones ya sea en formato físico o en formato electrónico.

Como vemos la entrega del MO y sus actualizaciones a los pilotos es responsabilidad de la empresa, cuyo cumplimiento asegura, por una parte la seguridad del tráfico aéreo, que no sería posible si los pilotos no dispusieran de una herramienta estratégica para el desempeño de sus funciones y por otra comporta el cumplimiento de una obligación convencional, que la empresa debe cumplimentar para hacer efectivo el convenio, así como el propio MO.

Por consiguiente, denunciándose por SEPLA que la decisión de la compañía de no facilitarles el MO en formato papel, sino en formato electrónico, impedía el cumplimiento de las obligaciones referidas más arriba, vamos a desestimar la excepción de incompetencia de jurisdicción por razón de la materia, alegada por AIR NOSTRUM, por cuanto la causa de pedir es la vulneración de normas legales y convencionales, así como las obligaciones contenidas en el propio MO, no denunciándose propiamente que la actuación empresarial ponga en peligro la seguridad del tráfico aéreo, sino que impiden que los pilotos cumplan fielmente las obligaciones profesionales, que les impone la normativa comunitaria, el convenio colectivo aplicable y el propio manual de operaciones, puesto que, según su versión, no pueden descargarlo con normalidad, ni pueden consultarlo y estudiarlo debidamente, por cuanto se descargan documentos Pdf de gran extensión que, al carecer de índice, no les permite constatar en tiempo útil las modificaciones que se van introduciendo sistemáticamente por la compañía.

Así pues, estamos ante un conflicto entre empresarios y trabajadores, cuyo conocimiento corresponde a este orden jurisdiccional, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 9, 5 y 67 de la Ley Orgánica 6/85, de 1 de julio, del Poder Judicial , en relación con lo establecido en el art. 2.a LRJS , aun cuando la actividad de los trabajadores afectados por el conflicto tenga una estrecha relación con la seguridad del tráfico aéreo, como no podría ser de otro modo, al tratarse de pilotos, cuyo cuestionamiento aquí se produce de manera indirecta, en la medida en que denuncian que la empresa no cumple con las obligaciones informativas exigidas por la normativa legal y convencional más arriba citada, cuyo conocimiento nos compete directamente por las razones ya expuestas.

TERCERO . - La empresa demandada excepcionó caducidad de la acción, puesto que la medida impugnada se desplegó en el año 2013, superándose el plazos previsto en el art. 59.4 ET .

Como es sabido, el art. 59.4 ET dispone que las acciones contra las decisiones empresariales en materia de modificación sustancial de condiciones de trabajo está sometido al plazo de caducidad de veinte días hábiles, que se activará a los veinte días hábiles desde la notificación de la medida empresarial tras la finalización, en su caso, del período de consultas, reiterándose dicha medida en el art. 138.1 LRJS . - Consiguientemente, si la medida empresarial impugnada es propiamente una modificación sustancial colectiva, deberíamos estimar necesariamente la excepción de caducidad, puesto que desde la notificación de su implantación hasta la interposición de la papeleta de mediación ante el SIMA han transcurrido más de veinte días hábiles.



Así pues, debemos despejar, en primer término, si nos encontramos o no ante una modificación sustancial colectiva, cuyo presupuesto constitutivo es que la modificación ha de incidir sobre aspectos básicos de la condición, de manera que dichos aspectos pasen a ser otros distintos de modo notorio, valorándose la entidad objetiva del cambio (aspecto más cuantitativo), los efectos y el perjuicio sufrido por el trabajador (aspectos más cualitativos), así como la duración de la modificación, por todas STS 18-12-2013, rec. 2566/2012).

Si nos atuviéramos al simple cambio de formato para notificar el MO y sus actualizaciones a los pilotos, al pasar de formato papel a formato electrónico, no habría modificación sustancial colectiva, siempre que se pudiera descargar adecuadamente, esto es de modo íntegro, seguro y en tiempo hábil con herramientas proporcionadas por la empresa y facilitara su consulta y estudio adecuado, por cuanto la empresa habría cumplido sus obligaciones informativas, exigidas por los apartados d), e) y f) del apartado ORO.MLR.100 Manual de operaciones - Generalidades del Reglamento 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre, así como la cláusula 2.6 del Convenio y el propio Manual de operaciones.

A juicio de la Sala, todas esas exigencias, salvo la entrega de las herramientas necesarias para la descarga de las actualizaciones, se han cumplido de modo eficiente, sin perjuicio, claro está, de los problemas normales del cambio de la notificación desde el papel al formato electrónico, puesto que se ha acreditado que desde el mes de enero de 2013 los pilotos disponen del USB, que contiene toda la documentación de la aplicación "Documentación Pilotos", incluyendo el MO, que se actualiza de manera sistemática, para lo cual la empresa envía un correo electrónico a todos los pilotos, que recoge de modo pormenorizado qué aspectos concretos del MO han sido modificados, lo cual permite al piloto descargar en el USB las actualizaciones que sustituyen automáticamente las partes modificadas, cuya consulta no presenta dificultades, puesto que en el correo electrónico ya se advierte cuáles han sido modificadas, lo que posibilita, a su vez, que la descarga de la actualización permita a la empresa conocer que el piloto la ha recibido y descargado (hechos probados sexto y octavo).

En efecto, aunque se ha acreditado, que la empresa ha proporcionado a los pilotos la unidad USB mencionada, no ha proporcionado medio alguno para la descarga de las actualizaciones, de manera que, cuando dichas actualizaciones se realizaban en formato papel, la empresa entregaba el documento a cada piloto, utilizando los medios administrativos correspondientes, mientras que ahora es el piloto quien debe disponer de su propia herramienta electrónica, así como del acceso a Internet, que le permita realizar la descarga de modo íntegro, seguro y en tiempo hábil para el desempeño de su actividad profesional, tratándose, a nuestro juicio, de una modificación de calado, puesto que la responsabilidad de las actualizaciones compete a la empresa, quien debe proporcionar los medios a los pilotos para que ellos, a su vez, procedan a su descarga en la unidad USB. - Dicha conclusión no puede enervarse, porque el piloto esté obligado a la actualización del MO, porque una cosa es que deba actualizarlo conforme a las instrucciones del operador y otra cosa es que el operador no le proporcione los medios para que proceda a dicha actualización.

Consiguientemente, acreditado que la empresa desplazó a los pilotos la obligación de disponer de las herramientas informáticas necesarias para descargar las actualizaciones del MO en la unidad USB, cuando anteriormente era la empresa quien efectuaba dicha operación con sus propios medios, debemos concluir que dicho desplazamiento de responsabilidades constituyó una modificación sustancial colectiva, lo que nos obliga a declarar caducada la acción, puesto que desde la fecha en que se impuso dicha medida, en el mes de enero de 2013, hasta la fecha en la que se interpuso la papeleta de mediación ante el SIMA, transcurrieron casi dos años, superándose con creces el plazo de veinte días hábiles previsto en el art. 59.4 ET , en relación con el art. 38.1 ET .

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

FALLAMOS

En la demanda de conflicto colectivo, promovida por SEPLA, desestimamos la excepción de incompetencia de jurisdicción por razón de la materia, alegada por la empresa demandada y nos declaramos competentes para conocer del litigio. - Estimamos, sin embargo, la excepción de caducidad de la acción y absolvemos a la empresa AIR **NO** STRUM, LAM, SA de los pedimentos de la 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 0011 16; si es en efectivo en la cuenta nº 2419 0000 00 0011 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.