

Nota Explicativa

Estado del Expediente SITCPLA por Discriminación Indirecta ante la Comisión y Parlamento Europeo

Antecedentes del caso

El bufete Navas & Cusi ha presentado formalmente una queja ante la Comisión Europea y una petición ante el Parlamento Europeo en representación del Sindicato Independiente de Tripulantes de Cabina de Pasajeros de Líneas Aéreas (SITCPLA). Dicha queja denuncia la discriminación sistemática que sufren los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) en España en relación con los coeficientes reductores aplicables para el acceso a la jubilación anticipada, situación que constituye un caso paradigmático de discriminación indirecta por razón de género en el ámbito de la seguridad social.

Fundamento jurídico-material de la queja

El fundamento sustantivo de la queja radica en que el Real Decreto 1559/1986 establece una reducción en la edad de jubilación del personal de vuelo mediante la aplicación de coeficientes reductores (0,40 para pilotos y 0,30 para mecánicos y otros técnicos aeronáuticos), excluyendo injustificadamente a los TCP de dichos beneficios. Esta exclusión resulta particularmente problemática considerando que el artículo 56 de la Ley 48/1960 define expresamente a los TCP como "personal de vuelo", estableciendo que este concepto comprende a "todo aquel destinado al mando, pilotaje o servicio de a bordo de la aeronave y que constituye su tripulación".

La discriminación se evidencia al considerar que los TCP están sometidos a condiciones laborales equivalentes o incluso más penosas que otros profesionales aeronáuticos, incluyendo la exposición constante a cambios bruscos de presión atmosférica, radiación cósmica, factores psicosociales adversos, alteración de ritmos circadianos y otras condiciones que generan un prematuro deterioro de la salud. Diversos estudios científicos, como el realizado por la Universidad de Harvard, han demostrado un mayor riesgo de desarrollo de patologías oncológicas entre los TCP, corroborando la naturaleza penosa y peligrosa de su actividad profesional.

Esta situación adquiere una dimensión de discriminación indirecta por razón de género al constatar que entre un 70% y 77% de los TCP en las principales aerolíneas españolas (Iberia, Air Europa, Vueling y Plus Ultra) son mujeres, según los datos aportados en la queja. Consecuentemente, una normativa aparentemente neutra está produciendo un efecto desproporcionadamente perjudicial para las trabajadoras, configurando un caso de discriminación indirecta conforme a la jurisprudencia consolidada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Marco normativo europeo vulnerado

La queja articula una argumentación jurídica fundamentada en la vulneración de un amplio espectro de normas del ordenamiento jurídico europeo:

El artículo 15 del Pilar Europeo de Derechos Sociales, que reconoce expresamente el derecho de todo trabajador a recibir una pensión de jubilación acorde a sus contribuciones, garantizando una renta adecuada, y establece que mujeres y hombres deben tener las mismas oportunidades para adquirir derechos de pensión.

Los artículos 17, 20, 21 y 23 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que consagran el derecho a la propiedad, la igualdad ante la ley, la prohibición de discriminación y la igualdad entre hombres y mujeres en todos los ámbitos, respectivamente.

Los artículos 8, 9, 151, 153 y 157 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establecen los principios rectores en materia de igualdad de género, protección social adecuada e igualdad de oportunidades en el ámbito laboral.

La Directiva 79/7/CEE del Consejo, relativa a la aplicación progresiva del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres en materia de seguridad social, particularmente su artículo 4, que prohíbe toda discriminación por razón de sexo en lo relativo al cálculo de las prestaciones.

La Directiva 2006/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre discriminación indirecta por razón de sexo, que define esta como una situación en la que una disposición, criterio o práctica aparentemente neutros sitúan a personas de un sexo determinado en desventaja particular con respecto a personas del otro sexo.

Recorrido jurisdiccional previo en España

La cuestión ha sido objeto de un extenso periplo jurisdiccional en España, habiendo obtenido resoluciones sistemáticamente desfavorables que evidencian la necesidad de intervención de las instituciones europeas:

La Sentencia 343/2016 del Juzgado de lo Social nº6 de Málaga desestimó la pretensión argumentando que los TCP no están sometidos a concesión de licencias administrativas en función de su aptitud, argumento que ha sido rebatido con evidencia normativa sobre la exigencia de certificaciones y reconocimientos médicos para estos profesionales.

La Sentencia 1725/2018 del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía rechazó el recurso de suplicación, manteniendo una distinción artificial entre TCP y personal técnico de vuelo a pesar de que ambos grupos soportan condiciones laborales equivalentes.

El Auto del Tribunal Supremo de 15 de enero de 2020 inadmitió el recurso de casación para unificación de doctrina por falta de contradicción, perpetuando la discriminación al no considerar aplicable a los TCP la jurisprudencia favorable a otros profesionales aeronáuticos.

Finalmente, el Auto del Tribunal Constitucional de 28 de septiembre de 2020 (recurso 1365-2020 C) inadmitió el recurso de amparo aduciendo falta de trascendencia constitucional, en lo que se considera una omisión de la debida tutela judicial efectiva en materia de igualdad.

Evolución reciente del procedimiento ante instituciones europeas

La tramitación del caso en el ámbito europeo ha experimentado una progresión favorable que permite albergar expectativas razonables de resolución positiva:

En el Parlamento Europeo, la petición nº 0897/2023 fue admitida a trámite el 8 de diciembre de 2023, habiendo generado una comunicación oficial de la Comisión de Peticiones el 17 de mayo de 2024. Posteriormente, se celebró un debate parlamentario que contó con la presencia del representante de la Comisión Europea. Este debate resultó particularmente satisfactorio, habiendo sido seguido de conversaciones informales durante las cuales el responsable de la Comisión manifestó su interés por continuar con el procedimiento, solicitando incluso la opinión jurídica adicional del despacho Navas & Cusí para incorporarla a su análisis técnico. Esta comunicación se formalizó el 6 de febrero de 2025.

Paralelamente, la Comisión Europea, en su comunicación del 13 de febrero de 2025, ha informado sobre el desarrollo de diversas actuaciones procedimentales: ha establecido contacto formal con las autoridades españolas solicitando aclaraciones sobre la normativa controvertida; ha recibido respuesta oficial de dichas autoridades a finales del año precedente; y se encuentra actualmente en fase de evaluación técnico-jurídica de dicha respuesta.

El avance más significativo se ha producido con la reciente notificación de la Comisión Europea informando de la activación del procedimiento "EU Pilot" para el presente caso. Este mecanismo constituye un paso preliminar pero sustantivo en el proceso de verificación de infracciones del Derecho de la Unión Europea.

El procedimiento EU Pilot: significado y alcance

El mecanismo "EU Pilot" representa un sistema estructurado de diálogo entre la Comisión Europea y los Estados miembros, diseñado para resolver potenciales infracciones del acervo comunitario antes de recurrir a los procedimientos formales de infracción establecidos en el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Desde una perspectiva procedimental, el EU Pilot implica el envío de una solicitud formal de información al Estado miembro concernido, que dispone generalmente de un plazo de diez semanas para articular su respuesta. Tras la recepción de dicha contestación, la Comisión dispone de un periodo equivalente para evaluar su suficiencia y adecuación. Este análisis puede desembocar en dos escenarios principales: el cierre del caso si la respuesta se considera satisfactoria, o el inicio de un procedimiento formal de infracción si persisten dudas razonables sobre la compatibilidad de la normativa nacional con el Derecho de la Unión.

La activación de este mecanismo para el caso que nos ocupa supone un indicador altamente relevante del interés de la Comisión, ya que implica un juicio preliminar favorable sobre la existencia de elementos prima facie que justifican una investigación pormenorizada sobre la posible vulneración del principio de igualdad de trato en materia de seguridad social. Es de destacar que si desde el principio la Comisión Europea no constata indicios de infracción archiva el expediente antes de ponerse en contacto con las autoridades nacionales.

Conclusiones

El expediente relativo a la discriminación indirecta por razón de género que afecta a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros en España se encuentra actualmente en

una fase procedimental avanzada, caracterizada por la activación del mecanismo EU Pilot como paso previo a un potencial procedimiento formal de infracción.

Esta progresión refleja la seriedad con que las instituciones europeas están abordando la cuestión, reconociendo implícitamente la existencia de elementos jurídicamente relevantes que sugieren una posible vulneración del principio fundamental de igualdad en el ámbito de la seguridad social. El compromiso mostrado por los representantes de la Comisión, materializado en la solicitud de aportaciones técnicas adicionales, y la propia naturaleza del procedimiento EU Pilot constituyen indicadores positivos que permiten contemplar con moderado optimismo el desarrollo futuro del caso.

La resolución favorable de este expediente no solo beneficiaría directamente al colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, mayoritariamente femenino, sino que sentaría un precedente significativo en la aplicación efectiva del principio de no discriminación en el ámbito de la protección social, contribuyendo a la consolidación de la igualdad sustantiva como principio rector del ordenamiento jurídico europeo.

Hecho en Barcelona a 27 de febrero de 2025


Juan Ignacio Navas Marqués, Letrado Socio Director