

**COMISION PARITARIA DEL CONVENIO COLECTIVO
GENERAL DEL SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN
TIERRA EN AEROPUERTOS (HANDLING)**

FECHA: 28/01/2021. **HORA:** 16 h. **LUGAR:** VIDEOCONFERENCIA.

ACTA NÚMERO: 1/2021.

ASISTENTES

POR ASEATA

Angel Gallego Ruiz (ASEATA).
Urbano Blanes Aparicio (ASEATA).
Juan Manuel Gil Bernabé (IBERIA).
Carlos Pareja Frade (GROUNDFORCE).
Tais Iglesias Araúzo (AVIAPARTNER).
Francisco Crespo Sastre (ACCIONA).
Ernestro Matesanz Paje (CLECE).

Asisten también:

Antonio de la Fuente Fernández (GROUNDFORCE)
Carles Frígola Barrios (GROUNDFORCE).
Oscar Encinas Carpizo (AVIAPARTNER).
Raúl Palomar Perdiguero (CLECE).
Julio Gualda Suárez (FERROVIAL).

POR CC.OO.

Jorge Carrillo Menéndez.
Jordi Martí García.

POR U.G.T.

José Manuel Macián Gimeno.
Emilio López López.

Por U.S.O.

M^a Isabel Rubio Esperante.

ORDEN DEL DIA:

Se reproduce a continuación.

COMISION PARITARIA DEL CONVENIO COLECTIVO GENERAL DEL SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (HANDLING)

1.- Consulta formulada por el letrado Jorge Aparicio Marbán, en nombre de CESH, en cuanto a la interpretación y aplicación del artículo 28 del Convenio del Sector de Handling en relación con lo dispuesto en el artículo 26 de la misma norma.

En relación con la primera consulta planteada, la Comisión Paritaria entiende que a tenor de lo que establece el artículo 26, en enero de cada año se aplican los incrementos sobre los conceptos de la Tabla Salarial, y sobre aquellos complementos, establecidos en el artículo 28, que ya se aplicaban en el III Convenio (Es decir, nocturnidad, horas extraordinarias, horas perentorias, complemento de festivos, complemento de domingo), mientras que el resto de complementos de nueva regulación en el artículo 28 se implantan progresivamente en noviembre de cada año, en la forma que establece el citado artículo.

En cuanto a la segunda consulta, el artículo 34 *in fine* señala que en el seno de cada empresa se definirán y fijarán los turnos a realizar, su sistema de rotación y ampliación o variación, por lo que no resulta posible emitir una interpretación general prescindiendo del análisis concreto de cada supuesto.

2.- Reclamación de Isadi González, Presidente del Comité AVIAPARTNER en el aeropuerto de Fuerteventura, sobre abono de determinados pluses

Tanto la empresa afectada como la representación sindical informan de la consecución hace varios meses de un acuerdo general a aplicar a todos los trabajadores de la empresa. En virtud del citado acuerdo, al personal de nuevo ingreso se le aplicarán las condiciones económicas establecidas en el convenio colectivo. En cuanto al resto del personal, se le aplicarán, bien las condiciones establecidas en el pacto de empresa, bien las que resulten del convenio de sector, si fueran más beneficiosas, consideradas en conjunto y cómputo anual.

La Comisión Paritaria se da por enterada y no formula objeción al citado acuerdo, que en los términos que han quedado expuestos se acomoda a lo establecido en el artículo 8 del Convenio Colectivo.

3.- Reclamación de Jesús González Santoro, en nombre del comité de empresa de UTE PASARELA IV, del aeropuerto de Barcelona, sobre plus de turnicidad.

Expuestas las diferentes posiciones, la empresa se compromete a negociar con su comité de empresa para alcanzar un acuerdo que defina y fije los turnos a realizar, y así aplicar la turnicidad prevista en el convenio del sector, dando cuenta a la Comisión Paritaria del resultado de dicha negociación.

COMISION PARITARIA DEL CONVENIO COLECTIVO GENERAL DEL SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (HANDLING)

4.- Reclamación de Salvador Salas, de CCOO, representante de los trabajadores de RYANAIR en Madrid, sobre jornada de personal afectado por ERTE.

La Comisión Paritaria entiende que la realización de jornadas variables por parte de trabajadores afectados por un ERTE, como consecuencia de la aplicación de las previsiones del mismo, no supone la consideración de dicho personal como fijo de jornada irregular, ni da lugar, por tanto, al percibo del plus de jornada irregular establecido en el artículo 28 del Convenio Sectorial.

5.- Reclamación de Salvador Salas, de CCOO, representante de los trabajadores de RYANAIR en Madrid, sobre los conceptos retributivos a tener en cuenta para la determinación de la percepción mínima fija bruta anual.

La Comisión Paritaria entiende que el inciso final del artículo 26 del Convenio Colectivo excluye los conceptos de naturaleza variable para alcanzar la retribución fija mínima bruta anual.

De la documentación aportada, se desprende, cuanto menos indiciariamente, que numerosos conceptos son precisamente de naturaleza variable. Por ejemplo, sin ánimo exhaustivo: plus de conducción/push back, plus de deshielo, y, en general, todos aquellos cuyo devengo está sujeto a circunstancias que determinan una oscilación o variación en su percepción y su cuantía. Tampoco puede incluirse la prestación o la mejora de IT, que carece de naturaleza salarial.

A la vista de lo anterior, cabe concluir que, en principio, la empresa objeto de reclamación no habría aplicado concretamente las previsiones del artículo 26 del convenio colectivo.

6.- Reclamación de Rafael Bohórquez García, de USO Baleares, sobre los conceptos retributivos a tener en cuenta para la determinación de la percepción mínima fija bruta anual.

La Comisión Paritaria reitera, como se ha manifestado en la reclamación anterior, que el inciso final del artículo 26 del Convenio Colectivo excluye los conceptos de naturaleza variable para alcanzar la retribución fija mínima bruta anual, de modo que solo aquellos complementos salariales de naturaleza fija podrán ser tomados en consideración a estos efectos, y sin que sea posible, dada la heterogeneidad de estructuras salariales de las empresas del sector, establecer un *numerus clausus* de conceptos incluibles.

COMISION PARITARIA DEL CONVENIO COLECTIVO GENERAL DEL SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (HANDLING)

7.- Reclamación de Javier Bort Bono, de USO en Ryanair Alicante, sobre los conceptos retributivos a tener en cuenta para la determinación de la percepción mínima fija bruta anual.

La Comisión Paritaria entiende que de los datos suministrados en los ejemplos no es posible determinar la posible existencia de incumplimientos, al tratarse de cifras mensuales y no anuales, que es cómputo que debe utilizarse para comparar, por lo que se solicita al reclamante aclara y precise los términos de su consulta.

8.- Reclamación de Jesús Gil Barreiro, delegado de UGT en WFS, en el aeropuerto de Santiago, sobre jornada.

La Comisión Paritaria entiende que es obligado al respeto de la jornada en cómputo anual en los términos que se establecen en el Convenio Colectivo. En el caso planteado, procede deducir de ese cómputo la parte proporcional que corresponde a la afectación de los trabajadores al ERTE tramitado por la empresa, debiendo por tanto cumplirse el compromiso de jornada de acuerdo con dicha proporción.

9.- Reclamación de Santiago Núñez Siso, de CCOO, sobre jornada determinados trabajadores de GROUNDFORCE en Palma e Ibiza afectados por ERTE.

Por la empresa afectada se manifiesta que se trata de casos puntuales y concretos, que tienen su marco de solución en el seno de las reuniones de seguimiento planteadas para los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo actualmente vigentes, a fin de poder dar cumplida contestación y solución al caso específico de cada uno de los trabajadores mencionados, tal y como se ha venido haciendo a lo largo de la gestión de los citados ERTE. La Comisión Paritaria toma nota, solicitando en todo caso a las partes se dé cuenta de la resolución del asunto, y advirtiendo al reclamante, caso de que finalmente quisiera reiterar su reclamación ante esta Comisión, que será necesario, para la resolución que corresponda, conocer con mayor detalle y precisión los hechos en que basa el pretendido incumplimiento que quiera hacer valer.

10.- Escrito presentado conjuntamente por los sindicatos CCOO, UGT y USO en relación con la solicitud a AENA por parte de la compañía Eurowings para la concesión de autohandling en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Se hace constar que en este momento se incorporan a la videoconferencia Angel Marcos Fernández, Agustín González Hermosilla y Celia Corro Villasante, de IBERIA, y Víctor Carballo González-Corroto, por parte de ACIONA.

Por parte de los Sindicatos se manifiesta que a su juicio, con la drástica caída de la actividad, el gran número de trabajadores en ERTE, la pérdida de ingresos, etc..., la defensa del empleo en el Sector y la utilización de la subrogación, manteniendo el espíritu con el que se consensuaron los artículos referidos a la misma son para estas organizaciones sindicales elementos irrenunciables.

COMISION PARITARIA DEL CONVENIO COLECTIVO GENERAL DEL SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (HANDLING)

Por otra parte, el momento actual hace particularmente compleja la aparición de un nuevo operador en un aeropuerto.

Eurowings es el mayor operador aéreo en el aeropuerto de PMI, y concederle la autorización para autohandling, pone gravemente en peligro el empleo a juicio de los Sindicatos, y supone, además, una alteración sin precedentes entre dos concursos, y en un aeropuerto de la importancia del de PMI, con las consiguientes consecuencias para los trabajadores.

La solicitud de autohandling por un operador del peso de Eurowings es, a juicio de la representación sindical, una herramienta de posible uso desleal, en la búsqueda de un abaratamiento a cualquier precio de su operativa en PMI. En ningún caso se va a tolerar que ello se haga a costa de los trabajadores y de sus derechos, reconocidos en convenio colectivo. En este sentido, existe información de que Eurowings ha contactado con empresas para desarrollar un "pseudoautohandling", que se hallan en fase de reclutamiento de personal a gran escala, lo que supone un indicio de que se pretende eludir el mecanismo subrogatorio del convenio, lo que en modo alguno se va a tolerar, por lo que los Sindicatos advierten que no van a aceptar ninguna operación o decisión que eluda la subrogación de los trabajadores.

Con independencia de sus repercusiones legales en otros aspectos, para los derechos de los trabajadores resulta asimismo inadmisibles que se permita a algunas compañías aéreas la realización de autohandlings ficticios aprovechando la coyuntura actual, poniendo en peligro la aplicación del principio de estabilidad y no precariedad en el empleo.

Por lo indicado en puntos anteriores, es necesario en estos momentos establecer límites a los autohandlings, no incrementando su número para poder asegurar la protección social de los empleados, lo cual es perfectamente lícito con arreglo a la normativa aplicable.

Adicionalmente, los sindicatos consideran que aumentar el número de operadores de autoasistencia supone un riesgo para la seguridad operacional (accidentes en las vías de circulación, accidentes en la zona de clasificación de equipajes,) y para la seguridad de las personas derivadas de la congestión y el incremento de riesgos de contagio.

Por todo ello, la representación sindical considera que este tipo de cambios, si se operan, tiene que estar vinculados a los concursos, en períodos de normalidad operacional para que las empresas puedan hacer sus previsiones integrándolos en las mismas y los mismos no tengan efectos dañinos sobre la calidad del empleo.

Por último, los sindicatos consideran que una decisión de esta índole, en estos momentos en que se inician los contactos entre AENA y los agentes sociales para la elaboración de los pliegos de los próximos concursos que deben celebrarse en un corto plazo, supondría un golpe muy duro para la necesaria relación de confianza entre las

COMISION PARITARIA DEL CONVENIO COLECTIVO GENERAL DEL SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (HANDLING)

partes, y sugieren solicitar a AENA una reunión conjunta con las empresas para poner de manifiesto todo lo aquí alegado.

La representación empresarial comparte plenamente y hace suyas las inquietudes de la representación sindical, con cuya postura coincide.

Es ya sabida, por reiterada, la posición mantenida por ASEATA en relación con el fenómeno del denominado autohandling ficticio, por considerarlo una actuación en fraude de ley, y, en ese terreno, celebra que este asunto suponga una oportunidad para unir fuerzas con los agentes sociales y plantear el asunto nuevamente, y con la mayor firmeza, frente a AENA y las autoridades competentes en la materia.

En cualquier caso, y siendo consciente de que se trata de un problema cuyo calado trasciende y excede probablemente las propias competencias de la Comisión Paritaria, recoge y manifiesta su disposición para realizar las actuaciones conjuntas que se entiendan necesarias.

En lo que se refiere específicamente a las cuestiones para la que esta Comisión Paritaria resulta competente, (Vigilancia e interpretación del cumplimiento del Convenio., aplicación y ejecución de los procesos de subrogación y excedentes estructurales, entre otros), se entiende unánimemente por los miembros de esta Comisión, no obstante, que la actual situación de pandemia, con la caída de actividad desde marzo pasado a niveles históricamente bajos, puede plantear diferentes problemas no previstos en el momento de la negociación del convenio, como la distorsión que se pueda generar en las mediciones de actividad perdida/capturada en un proceso de subrogación, o la aplicabilidad del proceso de subrogación mientras existen trabajadores en ERTE, por citar dos ejemplos, que es necesario abordar y solventar, de manera que es aconsejable, en la medida de lo posible, que no se introduzcan factores que pueden implicar una alteración sustancial del esquema de actividad del aeropuerto de Palma (lo que puede hacerse extensivo al resto de aeropuertos) sin despejar previamente los elementos de inseguridad que pueden dar lugar a situaciones de alta perturbación y conflictividad que sería deseable evitar.

Por otra parte, la Comisión Paritaria, como no puede ser de otra manera, seguirá muy de cerca la evolución de la situación, para garantizar que en todo momento se cumple de manera escrupulosa el Convenio Colectivo por todas las partes implicadas, garantizando las condiciones de trabajo del personal y la estabilidad en el empleo.

Y sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión, suscribiendo la presente acta Don Juan Manuel Gil Bernabé, en representación de ASEATA, y Don Jorge Carrillo Menéndez, por las organizaciones sindicales.