



Roj: **SAN 3893/2018** - ECLI: **ES:AN:2018:3893**

Id Cendoj: **28079240012018100147**

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

Sede: **Madrid**

Sección: **1**

Fecha: **29/10/2018**

Nº de Recurso: **30/2018**

Nº de Resolución: **164/2018**

Procedimiento: **Social**

Ponente: **EMILIA RUIZ-JARABO QUEMADA**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

MADRID

SENTENCIA: 00164/2018

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Social

Letrado de la Administración de Justicia

D^a. MARTA JAUREGUIZAR SERRANO

SENTENCIA Nº: 164/2018

Fecha de Juicio: 11/7/2018

Fecha Sentencia: 29/10/2018

Tipo y núm. Procedimiento: **CONFLICTOS COLECTIVOS 0000030 /2018**

Materia: **CONFLICTO COLECTIVO**

Ponente: **EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA**

Demandante/s: **FEDERACION ESTATAL DE SERVICIOS MOVILIDAD Y CONSUMO UGT (FESMC-UGT)**

Demandado/s: **ICTS GENERAL SERVICES, S.L., CCOO SECTOR AEREO , USO SECTOR AEREO , MINISTERIO FISCAL**

Resolución de la Sentencia: **ESTIMATORIA PARCIAL**

AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

-

GOYA 14 (MADRID)

Tfno: 914007258

NIG: 28079 24 4 2018 0000033

Modelo: ANS105 SENTENCIA

CCO CONFLICTOS COLECTIVOS 0000030 /2018

Procedimiento de origen: /

Sobre: **CONFLICTO COLECTIVO**

Ponente Ilmo/a. Sr/a: **EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA**

**SENTENCIA 164/2018**

ILMO/A. SR./SRA. PRESIDENTE:

D. RICARDO BODAS MARTÍN

ILMOS/AS. SRES./SRAS. MAGISTRADOS/AS :

D^a. EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA

D. RAMÓN GALLO LLANOS

En MADRID, a veintinueve de octubre de dos mil dieciocho.

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

EN NOMBRE DEL REY

Han dictado la siguiente

SENTENCIA

En el procedimiento CONFLICTOS COLECTIVOS 0000030 /2018 seguido por demanda de FEDERACION ESTATAL DE SERVICIOS MOVILIDAD Y CONSUMO UGT (FESMC-UGT)(letrada Cristina Cortes Suárez)contra ICTS GENERAL SERVICES,S.L.(letrada Belén Zaira Herrera),CCOO SECTOR AEREO(letrado Oscar Cañas Andrés), USO SECTOR AEREO(no comparece), MINISTERIO FISCAL sobre CONFLICTO COLECTIVO. Ha sido Ponente el Ilmo./a. Sr./a. D./ña. EMILIA RUIZ JARABO QUEMADA.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- Según consta en autos, el día 8 de febrero de 2018 se presentó demanda por Doña Cristina Cortés Suárez, letrada del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, actuando en nombre y representación de la FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS MOVILIDAD Y CONSUMO DE UGT (FESMC-UGT), contra, ICTS GENERAL SERVICES, S.L. y como interesados, el sindicato CCOO (CC.OO-sector aéreo) y el sindicato USO -sector aéreo, sobre, CONFLICTO COLECTIVO, siendo parte el MINISTERIO FISCAL.

Segundo.-La Sala designó ponente señalándose el día 11 de julio de 2018 para los actos de conciliación y, en su caso, juicio.

Tercero. -Llegado el día señalado tuvo lugar la celebración del acto del juicio en el que la parte demandante, se afirmó y ratificó en su demanda, solicitando que se dicte sentencia por la que se declare que el III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos-Handling (código de convenio nº 99015595012005), es de aplicación a todos los trabajadores contratados para prestación de servicios de Handling en los aeropuertos de Madrid y Barcelona de la empresa demandada y se condene a la empresa a estar y pasar por dicha declaración con los efectos inherentes a la misma.

Que por tanto, se declare el derecho de dicho colectivo de trabajadores de Handling a realizar una jornada anual máxima de 1712 horas, condenando a la demandada a estar y pasar por dicha declaración y cuanto más proceda en derecho.

Que por tanto, se abone por la empresa a todos los trabajadores de Hanling, de conformidad con las tablas salariales del III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos, actualizadas de conformidad con el artículo 26 y al mismo tiempo abone la retribución variable de conformidad con el artículo 28 del meritado convenio, con efectos retroactivos desde la fecha de entrada en vigor del III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos.

Que se condene a la aplicación del resto de las condiciones y derechos recogidos en dicha norma sectorial, con efectos de la fecha de entrada en vigor de la misma, y cuanto más proceda en derecho.

Frente a tal pretensión, USO -sector aéreo, no compareció al acto del juicio pese a constar citado en legal forma.

La letrada de la empresa demandada, se opone a la demanda, todo ello en los términos que resultan del acta de juicio y de la grabación de la vista oral.

CCOO- sector aéreo, se opone a la demanda, todo ello en los términos que resultan del acta de juicio y de la grabación de la vista oral.

Cuarto.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 85.6 LRJS se precisa que los hechos controvertidos fueron los siguientes:



- La empresa no es Handling, no realiza trabajos aeroportuarios.
- La actividad de la empresa es de servicios auxiliares de seguridad en el tráfico aéreo y marítimo no en seguridad privada y Handling.
- La empresa no recepciona transporte ni carga de maletas así se dispone en los contratos mercantiles con sus clientes en que lo tienen prohibido.
- En la web de Aena no aparece la empresa como de Handling.
- El 17.12.15 se conformó una comisión de negociación del convenio de ámbito empresarial entre la Empresa, CC.OO y UGT la cual abandonó la mesa cuando se debatía las tablas salariales.
- Los trabajadores de la empresa no realizan actividades de Handling en rampa, si actúan en ella para asegurar que se cumplen los protocolos de seguridad para ver que maletas se introducen en aeronaves.
- La función de la empresa es controlar que no se introducen en los aviones productos prohibidos por TSA.
- Los profiled aseguran que la documentación sea veraz.
- La formación de empresas esta especializada en seguridad, no es seguridad privada, así lo reflejan los ISOS.
- La empresa está acreditada por TSA.
- El 85% del a platilla entre las que hay dos delegados de UGT se han adherido al pacto extraestatutario.
- El 23.9.10 se hizo un dictamen por CNCCC respecto de la empresa Servis Securitas que concluyo en que la actividad era de conserjería, portería y acceso a locales.
- La empresa tiene 12 centros de trabajo.
- El personal administrativo de Handling revisan documentación de pasajeros, el centrado de carga, las reclamaciones de pasajeros, no controlan si la documentación es falsa o no.
- Este personal hace cursos de informática como Amadeus y otros, el personal de la demandada hace cursos específicos que se dan,Dallas en algunos casos.
- En la mediación ante el SIMA compareció ASEATA y no se adhirió a la demanda y propuso a UGT que hiciera una consulta a la CNCC.

HECHOS PACIFICOS:

- El 90% de los clientes de la empresa son compañías Norteamericanas, Canadá, Mejicanas.
- Actualmente se encuentra en vigor el tercer convenio de Handling firmado por UGT, CC.OO, USO, el primero se celebró 15 años atrás nunca se ha reclamado la aplicación del convenio de Handling.
- El CNAE de empresas de Handling es 5223, el de la demandada es 7449.
- En los aeropuertos hay dos áreas de actividad, una en plataforma o rampa, los trabajadores que hacen Handling son operarios y en la terminal de pasajeros la actividad comercial y de seguridad los trabajadores son administrativos.
- Los operarios de Handling elaboran manifiestos de carga, se los entregan a coordinadores y a los comandantes de la nave, manejan equipos como tractores, escaleras, etc, no realizan controles de elementos sospechosos en equipajes.
- AENA sacó a concurso la actividad de Handling, en Madrid se adjudicó a Iberia, UTE Globalia e Iberhandling WCS servicios aeroportuarios, en Barcelona se adjudicó a Iberia UTE Globalia e Iberhandling y Swissport en lo que afecta a rampa.

Quinto. - Recibido el pleito a prueba, se practicaron las pruebas propuestas por las partes y declaradas pertinentes, con el resultado que consta en el acta levantada al efecto.

Sexto.- En Providencia de 31-7-2018 , de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 de la LRJS, con suspensión del término para dictar sentencia, se acordó como diligencia final, requerir a la parte demandada, para que aportara documentación y oficiara la Inspección de Trabajo a fin de que emita informe en relación a la actividad de la empresa y funciones que desarrollan en la empresa los trabajadores, en el centro de trabajo de la empresa ICTS General Services S.L. sito en el Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas , lo que se cumplimentó con el resultado que consta en autos, acordándose dar audiencia las partes para alegaciones sobre su alcance e importancia, habiéndose presentado escrito por la parte demandante.



Séptimo. - Por diligencia de ordenación de 11 de octubre de 2018 se dio traslado a las partes del informe de la expedición Provincial de trabajo concediéndoles plazo de tres días para el trámite de alegaciones. Habiéndose presentado escrito de alegaciones por CCOO y por la letrada de la empresa demandada. Acordándose pasar las actuaciones al ponente por diligencia de 24 de octubre de 2018.

Octavo. -En la tramitación de estos autos se han observado todas las prescripciones legales.

Resultado y así se declaran, los siguientes

HECHOS PROBADOS

PRIMERO. - El presente conflicto colectivo afecta a todos los trabajadores de ICTS General Services S.L., en nº aproximado de 400, que prestan servicios en asistencia en tierra de aeronaves. (En los aeropuertos de Madrid y Barcelona).

SEGUNDO.- Por Resolución de 6 de octubre de 2014, de la Dirección General de Empleo, se registra y publica el III Convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos que fue suscrito, con fecha 8 de julio de 2014, de una parte, por la Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (ASEATA), en representación de las empresas del sector, y, de otra, por los sindicatos CC.OO., UGT y USO, (código de convenio n.º 99015595012005), (BOE 21 de octubre de 2014), cuyo ámbito funcional y personal es el siguiente:

Artículo 3. Ámbito funcional

"El presente Convenio será de aplicación y obligado cumplimiento para todas las empresas, entidades y trabajadores y trabajadoras del sector, una de cuyas actividades, aunque fuera compartida con otra u otras y no sea la principal, consista en la prestación de servicios de handling, ya sea en propio (autohandling) ya sea a terceros, ya sea en propio o a terceros, entendiéndose como tales los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a pasajeros y pasajeras con movilidad reducida), mercancías y correo, así como el servicio de colocación y retirada de pasarelas que conectan la aeronave con la terminal aeroportuaria .

En consecuencia, y en todos los casos, será de aplicación en todas las empresas del sector de transporte aéreo (compañías aéreas) nacional e internacional de pasajeros y pasajeras, mercancías y correo a los trabajadores y trabajadoras que en las mismas realicen actividades de asistencia en tierra en aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a PMR's), mercancías, correo, y servicio de pasarelas, aunque sea tan solo en régimen de autohandling.

Las actividades sometidas a la regulación de este Convenio Colectivo Sectorial, son las que figuran en el Anexo I del Real Decreto 1161/1999, a excepción de las siguientes:

Asistencia de limpieza y servicios de las aeronaves.

Asistencia de combustibles y lubricantes.

Asistencia de mantenimiento en línea.

Asistencia de mayordomía (catering).

Queda, asimismo, excluida del ámbito de aplicación del presente Convenio la actividad de venta de billetes.

No obstante lo anterior, si la evolución del negocio de handling determinase la necesidad de ampliar la lista de actividades o la inclusión de alguna de las excluidas, la Comisión Negociadora de este Convenio tendrá plenas facultades para su inclusión o exclusión."

Artículo 4. Ámbito personal

" El presente Convenio es de obligada y general observancia para todas las empresas, entidades y trabajadores y trabajadoras de las actividades incluidas en el ámbito funcional, excepto para el personal directivo o asimilado que, de acuerdo con la estructura organizativa de las empresas, se establezca en los Convenios Colectivos de ámbito inferior. Igualmente, y en todos los casos, será de aplicación en todas las empresas del sector de transporte aéreo (compañías aéreas) nacional e internacional de pasajeros y pasajeras, mercancías y correo a los trabajadores y trabajadoras que en las mismas realicen actividades de asistencia en tierra en aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a PMR's), mercancías, correo, y servicio de pasarelas, aunque sea tan solo en régimen de autohandling."

En acta de la Comisión negociadora del IV Convenio colectivo de fecha 28 de febrero de 2017, las partes acuerdan el mantenimiento de la íntegra vigencia del denunciado III Convenio colectivo mientras dure la



negociación del presente, y hasta que se alcance un acuerdo del que resulten la aprobación del IV Convenio colectivo. (Descriptor 344)

TERCERO.- El 17 de diciembre de 2015 se constituye la mesa de negociación del convenio colectivo de ICTS General Services, S.L. de la provincia de Barcelona, se conforma la parte social a razón de dos miembros titulares por cada uno de los sindicatos CCOO y UGT y un miembro por el sindicato USOC. (Con la participación del suplente indicada, con voz pero sin voto) (Descripción 55 y 99)

La mesa de negociación del referido convenio colectivo se reunió el 14 y 22 de enero de 2016, 5 de julio de 2016, 2 de agosto de 2016, 26 de junio de 2017 Descripción 100 a 104 y 109).

El Comité de empresa y la empresa demandada se reunieron el 3 de noviembre de 2016, 24 de noviembre de 2016 El 14 de enero de 2016, 3 de febrero de 2017, 7 de abril de 2017, para tratar diversos temas relativos a la promoción profesional, formación, régimen disciplinario, etc. (Descripción 105 a 108)

El 24 de julio de 2017 se constituye la mesa de negociación del convenio colectivo extraestatutario de ICTS General Services S.L. de la provincia de Barcelona por la dirección de la empresa y la sección sindical de CCOO. (Descripción 56)

Se suscribe el Acuerdo colectivo extraestatutario " ICTS General Services S.L. -Comisiones Obreras provincia de Barcelona", siendo las partes firmantes la empresa y la sección sindical de CCOO que constituye el 38,46% de la representación legal de los trabajadores en el centro de trabajo de ICTS en la provincia de Barcelona cuyo ámbito personal afecta a todo el personal de la mercantil demandada que desempeñen su actividad en la provincia de Barcelona, que se adscriba a la voluntaria aplicación del mismo. La vigencia del convenio se aplicará con carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2019.

El artículo 2 del convenio extraestatutario sobre "ámbito funcional y territorial" dispone:

" Las partes manifiestan expresamente que el presente convenio colectivo de empresa extraestatutario será de aplicación y obligado cumplimiento para los trabajadores adscritos a la actividad de la empresa, entendiéndose por ello que será de aplicación a las personas que desarrollan su actividad profesional en la provincia de Barcelona en tareas dedicadas a las actividades de atención e información a terceros, asistencia administrativa y prestaciones de todo tipo de servicios integrales con carácter multiservicio incluidos en el objeto social de la empresa." (Descripción 57)

CUARTO.- ICTS GENERAL SERVICES, S.L. en los aeropuertos de Madrid y Barcelona presta servicios en las siguientes compañías aéreas:

-Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas a relación de compañías aéreas para las que, actualmente, ICTS GENERAL SERVICES, S.L presta servicios en los citados aeropuertos:

-Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas:

Delta Airlines, American Airlines, United Airlines, Qatar Airways, Ai-Transat, Air-China, Air-Canadá, Aeroméxico, Iberia Express, Boliviana de Aviación y China Eastern.

-Barcelona El -Prat: American Airlines y Delta Airlines. (Descriptor 13)

El número de tarjetas de control de acceso aeroportuario desglosado por Aeropuerto de Barcelona y Aeropuerto de Madrid de la rampa ITCS General Services S.L. de agentes de rampa y agentes de pasaje es:

Número de tarjetas de control de acceso aeroportuario de la rampa ICTS General Services S.L. de agentes de rampa y agentes de pasaje en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat: 199 (Todas las tarjetas pertenecen a agentes de pasaje, no realizan servicios de rampa).

Número de tarjetas de control de acceso aeroportuario de la rampa ICTS General Services S.L. de agentes de rampa y agentes de pasaje en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: 305. (Descriptor 222)

QUINTO. - En fecha 29/5/2017 se efectúa visita por la Inspección de Trabajo al centro de trabajo de la empresa ICTS General Services sito en el Aeropuerto del Prat Barcelona.

La empresa ICTS General Services presta diversos servicios auxiliares en el aeropuerto del Prat para compañías aéreas clientes. El IAE de la actividad en el Aeropuerto del Prat es grupo epígrafe 849.9 (otros servicios indep no coop) con fecha de inicio de actividad en 2007.

Las funciones que se desarrollan en la empresa en términos generales son de facturación, conciliación de equipajes e inspección para las compañías aéreas clientes, la mayoría compañías americanas.

Las funciones de checking facturación de equipajes para las compañías Delta y American Airlines, no se limitan a la facturación de equipajes, sino que realizan un sistema de entrevista al pasajero en materia de



seguridad, que está patentado, siguiendo criterios de la TSA (que es el organismo americano de seguridad aérea). También se ocupan de control de inmigración y de los inadmitidos en el servicio de atención en calabozos.

En los patios de carrillos, se ocupan de verificar/controlar la carga de maletas facturadas en los contenedores y en los vehículos de transporte de equipajes y proceder a su escolta hasta el avión de la compañía cliente. Para ello llevan un bingo (papeleta de control de equipaje facturado). En algunos casos utilizan un sistema de control con pistola de datos.

En las tareas de inspección también se incluye el registro de catering que sube al avión mediante su verificación en la sede del catering, su escolta hasta el avión y verificación del proceso de carga en el avión.

También se ocupan del control de acceso a los aviones. Mediante control de colas antes del embarque en el control de pasaportes, pero esto sólo por la mañana y en verano.

Realizan una inspección de seguridad revisando el interior de los aviones de sus clientes cuando se realizan las tareas de limpieza. Además asignan distintos operarios que se ocupan de tomar datos de todas las personas que acceden al avión y también toman datos del personal de suministro de combustible. Se suelen ubicar en la entrada de la puerta del avión, en los pies de la escalerilla del avión y en la zona de bodega del avión.

Las tareas realizadas en los distintos puestos de trabajo son las que a continuación se indican:

Facturación. El servicio se presta para las compañías Delta Airlines y American Airlines. Se realiza la facturación de los pasajeros y mientras se lleva a cabo este proceso se hace el control de seguridad en tránsito, consistente en la realización de preguntas de seguridad en un formato de conversación. En caso de que se detecte algún elemento que haga sospechoso al pasajero se le otorga una categoría para ser registrado de forma minuciosa posteriormente. Éste servicio que integra facturación más seguridad se realiza para las compañías americanas. El personal requiere formación específica. Asimismo se efectúa servicio de Travel Doc (control de documentación de viaje) determinando si el pasajero puede entrar en EE.UU.

Autofacturación. Junto a las máquinas, un trabajador contac realiza la supervisión y apoyo a los pasajeros que hacen uso de este modo de facturación, a la vez que realizan las mismas preguntas de seguridad que en la posición de mostrador de facturación.

En Delta Airlines:

Hay un trabajador a la entrada de la fila para acceder a los mostradores de facturación que se encarga de realizar un primer filtro de las maletas que serán válidamente admitidas como equipaje de mano y las que no, otorgándoles las correspondientes etiquetas.

Existen supervisores específicos de este servicio (que visten chaquetas rojas) y que son empleados de ICTS y que suponen un apoyo al supervisor de ICTS. Este supervisor está adscrito a más clientes. El personal requiere formación específica de la compañía aérea, así como formación específica de seguridad de acuerdo a las reglas de la TSA.

En el vuelo.

Posición de control de acceso: un trabajador realiza una supervisión de quien pretenda acceder al avión y sea ajeno a la compañía aérea, mediante la utilización de un escáner manual.

Posición de search: después de la limpieza de la aeronave, el personal realiza una comprobación de cada elemento interior del avión en búsqueda de algún elemento sospechoso. Se levantan los asientos, se abren los compartimentos de maletas, revisan los armarios y elementos de todas las dependencias del avión. En caso de encontrar un elemento extraño, se dará cuenta para avisar a la compañía aérea.

Posición de observer: a medida que la realización de la revisión va avanzando, se aseguran de que nadie modifique o toque en la zona ya finalizada.

En pista

Se realiza la vigilancia del perímetro del avión mientras éste permanece en la pista asegurándose de que no se acerque nadie y en caso de advertir la presencia de alguna persona se pregunta su identidad. Se realiza el control de acceso al avión de todo aquel que acceda a la nave desde la rampa. Desde la rampa se accede a las bodegas del avión a realizar el registro de la zona. Se realiza el control y registro de los paneles externos del avión comprobando que no haya objetos externos y prohibidos.

Catering



El registro del camión del catering se realiza fuera del aeropuerto, desde donde es escoltado por los trabajadores, a fin de que nadie pueda manipular el catering. Se comprueba la numeración del camión con la de las etiquetas del producto que accede al avión, teniendo que coincidir.

Posición dique de maletas

Se realiza la vigilancia de la cinta de maletas del cliente. El servicio de mozos de carga, realizado por otras empresas, indica a los trabajadores de la demandada donde sitúan las maletas, limitándose la función de ICTS a comprobar que cada maleta que está en la cinta es colocada por estos mozos de carga en su correspondiente contenedor. Se debe cerciorar el trabajador de que la etiqueta correspondiente a la maleta en cuestión es situada en el contenedor correspondiente, o bien utilizar el escáner para ello. Los contenedores son cargados en vehículos que en ningún caso son conducidos por personal de ICTS, sino por otras empresas. Pese a ello, si ira un trabajador de la compañía te copiloto en dicho vehículo, debido a la labor de supervisión y escolta/acompañamiento de las maletas.

Posiciones inadmitidas

El personal de ICTS se encargará de cubrir pequeñas necesidades que pueda tener el pasajero (personas inadmitidas en frontera y que se encuentran bajo detención de las autoridades), siempre que se admita por la autoridad competente y que puede consistir en la compra de un bocadillo, agua o similares.

Posición de embarque

Llamada por megafonía de los pasajeros selectees y con otras especialidades. Llamada por megafonía de los pasajeros para su embarque. Realización del proceso de embarque: revisión de documentación y tarjeta de embarque. Los supervisores de Delta Airlines (que visten chaquetas rojas) se ocupan de la atención de pasajeros de especiales necesidades, como personas mayores.

Posición de profiler

Se trata de un puesto en el que se realiza únicamente seguridad, si bien ICTS realiza el servicio integrado que incluye, además de seguridad, facturación. En las compañías en las que existe este servicio integrado (Delta y América), esta posición se entiende comprensiva de funciones de control de documentación y servicios adicionales como control de equipaje de mano. El personal requiere formación específica de la compañía aérea, así como formación específica de seguridad de acuerdo a las reglas de la TSA.

Posición de cargo

Servicio que se presta en American Airlines y que consiste en escoltar o respaldar un cargo que se envíe cuando va sin pasajero. El cargo no es transportado por personal de ICTS, ni manipulado. La función de ICTS se limita a comprobar la coincidencia del etiquetado o referencias.

En la evaluación de riesgos del centro de trabajo se indica que hay 273 trabajadores y se identifican riesgos para los siguientes puestos: administración, coordinador, supervisor, entrevistador, agente de facturación, agente de facturación y embarque, agente de quioscos, personal en oficina Delta, agente non contact, conductor, agente de llegadas, agente de colas, station check in, llegadas y tema leaders.

En dicha evaluación se definen los puestos de trabajo de los que interesa destacar:

Agente profiler:

Realizan el trabajo de los mostradores de los diferentes terminales de los aeropuertos. Solicitan la documentación al pasajero y verificar los datos de embarque y datos personales de los pasajeros antes de realizar la facturación, realizan el primer filtro de seguridad del pasajero, tanto en la facturación como la puerta de embarque. Uso de la pantalla de visualización de datos (PVD) para la realización de tareas administrativas.

Agente de facturación

Realizan el trabajo en los mostradores de las diferentes terminales de los aeropuertos. Solicitan la documentación al pasajero y verifica los datos de embarque y datos personales de los pasajeros antes de realizar la facturación. Realizan el primer filtro de seguridad del pasajero, tanto la facturación como la puerta de embarque y comprobará también el equipaje que transporta tanto de mano como facturado.

Agente de facturación y embarques

Solicitan la documentación al pasajero y verifican los datos de embarque y datos personales de los pasajeros antes de realizar el embarque y comprobará también el equipaje de mano. Abren el mostrador, anuncian el vuelo y una vez este está listo para que el pasaje entre en el avión, comprobar la tarjeta de embarque y un documento de identidad, en el caso de retraso su incidencias, este personal anuncia por megafonía la situación



de retraso o incidencia, también, en caso de que un pasajero venga en tránsito de otro vuelo, este personal le haría el proceso de facturación.

Agente de quioscos

La función es ayudar y asistir a que el pasajero realice la facturación a través de un puesto de "autofacturación" a través de los postes destinados a tal fin, normalmente, su función es aproximarse a los pasajeros que están a la espera de realizar la facturación en el mostrador, y ofrecerles la facturación a través de los quioscos y ayudarles a la facturación.

Agente non contact

Se realiza inspección de todas las áreas de la aeronave, tanto internamente como externamente, de cabina, asientos, cocina, baños, chaleco salvavidas, debajo de los asientos, bodegas y algunos paneles externos de la aeronave.

Control de la manipulación de los equipajes y la gestión de las maletas hacia su destino en los containers de cada avión, llevando a cabo también un control del número de maletas por container a cargar en el avión, acompañan al coche de handling hasta la avión destino para escoltar las maletas. Realizan el control de acceso a las diferentes puertas/zonas establecidas de seguridad del avión. Custodia de la aeronave en sus accesos y en la bodega, pasan el detector de metales a los trabajadores de otras empresas que acceden al avión verificando también la acreditación. Una vez descargado acceden a la bodega para comprobar que no contiene artículos prohibidos. Control de catering que vaya a entrar en el avión. Ronda dentro de la aeronave antes y después de la entrada/salida de pasajeros y lugares fuera de la aeronave próximos a las ubicaciones de la compañía aérea como, facturación, puerta de embarque, accesos a la aeronave, equipajes, catering, control y vigilancia de todas las empresas que accede de otras compañías: catering, limpieza, mecánicos, etc.

Agente de llegadas

Recibe el avión. Controla que todas las sillas de ruedas solicitadas estén esperando a los pasajeros. Ayuda a los pasajeros que vengan en tránsito a otros destinos. Acompaña a los pasajeros a la cinta de llegadas de maletas y a menores sin acompañar.

Agente de colas

Recibe a los pasajeros de preferente o frecuentes delante de los mostradores de facturación. Va indicando a los pasajeros a que mostrador deben dirigirse para agilizar al máximo la operativa.

Durante la visita la representación de la empresa manifiesta al inspector de trabajo que su actividad ya se realizaba antes del convenio de Handling y que por ello no se incluyen dentro de su ámbito de aplicación. (Descripción 93)

SEXTO. - por Resolución del Ministerio de Fomento del agosto de 2017 se acuerda establecer para los días y periodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los servicios públicos esenciales para la comunidad que resulten de aplicar los siguientes criterios a los servicios aéreos de transporte público atendidos por la empresa ICTS General Services S.L. en origen o destino en el aeropuerto de El Prat-Barcelona. Por considerar que se debe garantizar la prestación de los siguientes servicios: la asistencia administrativa en tierra y la supervisión. La asistencia a pasajeros. La asistencia de equipajes. La asistencia de carga y correo. La asistencia de operaciones en pista. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave. La asistencia de combustible y lubricante. La asistencia de mantenimiento en línea. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación. La asistencia de transporte en superficie. Adicionalmente, los servicios auxiliares de seguridad.

En la referida Resolución se recoge: ICTS presta servicios de handling a tres compañías aéreas (Delta Airlines, American Airlines y United Airlines) en todos sus vuelos (nueve diarios) con destino EE.UU. concretamente, las actividades de Handling prestadas por ICTS incluyen: la facturación, la asistencia a quioscos, el embarque y la supervisión. Por otra parte, las actividades de los auxiliares de seguridad son el control de acceso en puerta de las aeronaves, el fondeo de la cabina de la aeronave, la supervisión de la carga de equipaje, la supervisión de la carga de comidas, el control de documentación de inmigración en concierto con las agencias de seguridad de destino, la supervisión colas y la asistencia a pasajeros inadmitidos. (Descripción 94)

SEPTIMO.- En fecha 24 de mayo de 2016, reunidos la empresa demandada y el Comité de empresa del centro de trabajo de Barcelona en relación al comunicado de la empresa AFKLM de la rescisión del contrato con ICTS con efectos de 30 de junio de 2016, fecha en que la actividad pasará a desempeñarla la compañía Groundforce acuerdan: que siendo la empresa que asumirá la entidad económica consistente en los servicios prestados para el cliente AFKLM, Groundforce, que dicha empresa es operadora de Handling y por tanto sus relaciones



laborales se rigen por el convenio colectivo del sector, la representación social solicita que la subrogación de ICTS a Groundforce, se realice con las formalidades que estipula el convenio que aplica esta empresa, esto es el sectorial de Handling, la empresa ICTS acepta instrumentar la citada subrogación tal y como indica la parte social. (Descripción 92 y 418)

El proceso de subrogación entre la empresa ICTS General Services y Groundforce BCN 2015 UTE se llevó a cabo previo pronunciamiento de la Comisión paritaria del III convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos conforme a las actas que a continuación se indican (descripción 139 y 180):

Acta de la Comisión paritaria del Convenio Colectivo General del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (HANDLING) de fecha 28 de abril de 2016. Apartado 12 en relación a la reclamación de Groundforce relativa con el proceso de subrogación con ICTS. La Comisión paritaria, como acertadamente sostiene Groundforce, entiende que en el supuesto analizado no es de aplicación el artículo 44 del estatuto de los trabajadores, sino el convenio del sector. (Descripción 111, 115, 141 y 181)

Acta de la Comisión paritaria del Convenio Colectivo General del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (HANDLING) de fecha 3 de junio de 2016, en relación al análisis de la problemática existente con el proceso de subrogación por captación de actividad de personal ICTS (empresa saliente) por parte de Groundfonde (empresa entrante). (Descripción 110, 116, 142)

La Comisión paritaria entiende que en el supuesto analizado no es de aplicación el artículo 44 del ET, si no el convenio del sector, en razón a que sin ningún lugar a dudas la actividad capturada por la empresa entrante se encuentra dentro del ámbito de aplicación del convenio colectivo sectorial. (Descripción 182)

OCTAVO. - El número de trabajadores de la empresa ICTS que presto los servicios en el año anterior a la subrogación a la compañía Goundforce para Air France en el departamento de check in del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas fue de 22 agentes, 2 supervisores y 5 jefes de equipo. (Descriptor 154)

NOVENO.- La empresa I-SEC Spain Service Management S.L., prestataria de los servicios de Handling para American Airlines hasta el día 7 de junio de 2015, fecha a partir de la cual paso a prestar servicios ICTS General Services S.L., remitió comunicación a esta empresa para poder organizar el traspaso de la mejor manera en el interés mutuo de garantizar el buen funcionamiento de American Airlines, en virtud de lo dispuesto en el Convenio Colectivo del sector de servicios asistencia en tierra de Aeropuertos Handling, solicitándoles una reunión cuyo asunto a tratar era, la subrogación del personal entre ambas empresas, que tuvo lugar en fecha 7 de mayo de 2015 en la que participó la RLT (UGT y CCOO), en dicha reunión, I-SEC Spain Service Management S.L. procede a notificar a ICTS, entre otros, los siguientes datos referentes a la subrogación: 1) media de la plantilla de la empresa cedente durante los últimos 12 meses anteriores a la comunicación de pérdida de la actividad. 2) oferta de recolocación voluntaria para un total de 62 empleados a subrogar. 3) empleados a subrogar diferenciados por un grupo laboral: 32 administrativos y 30 auxiliares. 4) empleados que se encuentran en situación de excedencia, empleados que se encuentran en situación de IT... Proporcionándole asimismo la relación de empleados a subrogar. (Descripciones 76 y 77)

DECIMO.-El total de trabajadores de ICTS que han prestado servicio a la operativa de American Airlines a lo largo de todo el año 2017 suman 154: 12 Supervisores. 49 Agentes Contact (facturación y embarques). 93 Agentes Non Contact (seguridad en avión, rampa, patio de maletas, catering y cargo) (descripción 184)

DECIMO-PRIMERO.- ICTS General Services S.L. y Aerovias de Mexico S.A. de C.V. sucursal en España, formalizaron un contrato normalizado de asistencia en tierra para presta servicios en el Aeropuerto internacional de Madrid Barajas de seguridad en aeronave consistente en proporcionar y gestionar el control de acceso al avión y áreas restringidas, la inspección de la aeronave, cuidado del aeronave, cuidado de áreas restringidas, seguridad del equipaje en el área restringida, proporcionar y gestionar personal de seguridad durante la descarga y la carga de la aeronave, proporcionar y gestionar otros servicios de seguridad. El número de agentes por vuelo es de cuatro (1 control acceso avión, 3 registro avión y bodegas). La vigencia del contrato expiró el 14 de noviembre de 2017 (Descripción 84 a 86)

DECIMO-SEGUNDO. La empresa ICTS General Services S.L. se encuentra inscrita en el registro el 30/4/1998, publicada en el BORME del 19/05/1998 en Madrid, siendo la fecha de comienzo de operaciones el 7/01/1998 y cuyo objeto social es: realizar todo tipo de cuestionarios a pasajeros y servicios generales de asistencia a las compañías aéreas, así como prestar servicios de azafatas de tierra y para congresos.

Con fecha 3/5/2018 la sociedad cambia el objeto social por el de: impartición a terceros de todo tipo de cursos y programas de enseñanza y formación, los servicios para compañías aéreas, la realización de servicios auxiliares en la industria de transporte de pasajeros, el control de método de inspección de carga...



Tiene un socio único que es ITCS Hispania S.A. constituida el 5/11/1987 y cuyo objeto social es: vigilancia y protección de bienes, establecimientos, espectáculos, convenciones, protección de personas determinadas previa la autorización correspondiente, planificación y asesoramiento de las actividades de seguridad. (Informe de la inspección de trabajo. (descriptor 360)

Se encuentra inscrita en el registro oficial de licitadores y empresas clasificadas del Estado con la calificación L 6 (servicios de portería, control de accesos e información al público) (CD documento 8)

DECIMO-TERCERO. - El 90% de los clientes de la empresa son compañías norteamericanas, Canadá, mexicanas. (Hecho conforme)

DECIMO-CUARTO. - El CNAE de las empresas de Handling es 5223, el de la empresa demandada es 7449. (Hecho conforme)

DECIMO-QUINTO. - En los aeropuertos hay dos áreas de actividad, una en plataforma o rampa, los trabajadores que hacen Handling son operarios y en la terminal de pasajeros la actividad comercial y de seguridad los trabajadores son administrativos.

AENA sacó a concurso la actividad de Handling, en Madrid se adjudicó a Iberia, UTE Globalia e Iberhandling WCS servicios aeroportuarios, en Barcelona se adjudicó a Iberia, UTE Globalia e Iberhandling y Swissport en lo que afecta a rampa. (Hecho conforme)

DECIMO-SEXTO. - Los agentes de pasaje embarque y facturación reciben un curso de cuatro horas en el que les enseñan cómo tratar a los clientes y realizar las preguntas de seguridad que incluyen las aerolíneas. Otros trabajadores se dedican a la gestión de equipajes, refacturación de equipajes escaneo de maletas. Realizan un curso para desempeñar las tareas, impartido por una supervisora de la empresa, de cuatro días. (Prueba testifical de la parte demandante)

En Iberia se hacen controles de seguridad, las compañías que viajan a EEUU tienen una normativa especial (el TSA) los trabajadores de facturación y embarque hacen preguntas de seguridad y otros trabajadores de otras categorías también hacen preguntas de seguridad. AENA da cursos de seguridad a trabajadores de Iberia que se exigen a todos los trabajadores. Algunas compañías piden algunos requerimientos y en función de eso requerimientos se imparte la formación. Iberia entrega a los agentes de Handling una nota informativa para seguir el procedimiento de los vuelos en EEUU exigido por la normativa TSA a todos los operadores que operan en EE.UU. El PSN es obligatorio en las Cías de Handling, además las compañías pueden exigir una formación extra. (Prueba testifical de la parte demandante)

En las compañías estadounidenses se hacen unas preguntas en torno a la seguridad siguiendo el procedimiento establecido TSA. Los trabajadores registran todo el área y luego hacen la observación continua para que no se pueda introducir nada en el equipaje, comprueban que ninguna maleta vaya sin pasajero estos protocolos de seguridad se aplican en American Airlines y en Delta. En Madrid no hacen preguntas de seguridad, lo hacen en la propia compañía aérea. (Prueba testifical de la empresa demandada)

DECIMO-SEPTIMO. - Los trabajadores de la empresa demandada que prestan servicios en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas realizan indistintamente las funciones que a continuación se describen, dependiendo del puesto al que son asignados diariamente:

-En la puerta de acceso al interior del avión se sitúan dos trabajadoras de la empresa, una trabajadora chequea la documentación del personal que quiere acceder al interior del avión, para ello le pide la identificación y una vez comprobada le pasa un detector de metales o escáner por el cuerpo.

Dispone de un listado en papel con la relación del personal que es posible que acceda al interior del avión, de forma que si la persona que va a acceder no se encuentra en del listado toma su nombre y apellidos y la empresa para la que trabaja y le hace escribir sus iniciales en el listado en un recuadro al final de la línea donde ha tomado sus datos.

La otra trabajadora espera a que llegue el personal que deposita el catering en la cocina o cocinas del interior del avión y le sigue vigilando sus movimientos hasta que abandona el avión. Previamente en los puntos de origen (empresas de catering), los trabajadores de la empresa han registrado la comida y la bebida que se transporta en el interior de los carros o cabinas que van a subir al avión y una vez realizado el registro pone un sello en la cerradura del carro o cabina.

-En la zona de embarque los trabajadores realizan el "filtro" para lo cual seis trabajadores se colocan en línea uno al lado de otro obstaculizando el paso de los pasajeros que van llegando a la zona, les paran y les piden la tarjeta de embarque para examinarla, de forma que si son pasajeros de la compañía para la que prestan el servicio les piden el pasaporte y lo examinan para comprobar si han pasado el checking o si son pasajeros de



tránsito. Si han pasado el cheKing y se les deja pasar, salvo que sean seleccionados para registro. Si no han pasado el cheKing el trabajador acompaña al pasajero al control de seguridad o bien al registro. En caso de que el pasajero deba pasar el registro se le explica el motivo y le acompañan hasta el registro. El registro puede efectuarse a pasajeros seleccionados por las autoridades americanas o bien seleccionados por los propios trabajadores dado que tienen la norma de que el registro nunca esté vacío.

Estos trabajadores también realizan el registro del interior del avión para comprobar que no haya elementos extraños en aquellas compañías que han contratado el servicio a la empresa demandada.

-En dique de equipaje el trabajo que realizan consiste:

El trabajador se sitúa junto a la cinta transportadora por donde circula el equipaje (maletas) y pasa un lector electrónico o escáner por el código de barras de la etiqueta que cuelga del equipaje y que previamente, ha sido colocada en facturación. Si el lector le da correcto el trabajador deja que continúe circulando el equipaje hasta que es retirado de la cinta por los trabajadores de otra empresa. Si el lector declara una anomalía avisa para que el equipaje sea retirado de la cinta transportadora y colocado a un carro por el personal de otra empresa.

Sólo 20 trabajadores son los que realizan esta tarea, pero también realizan el resto de trabajos descritos.

-En la terminal T2; la empresa dispone de un stand dedicado al cobro de servicio dónde están destinados un trabajador por turno. En él se encuentra trabajando una trabajadora que realiza las siguientes tareas: venta de billetes diarios; cobro en efectivo de equipaje; cobro de servicio de menores no acompañados; también proporcionan información sobre vuelos, tarifas, cambios de vuelo y sus penalizaciones. Los trabajadores asignados a este puesto de trabajo han sido contratados para tal fin.

-Zona de embarque de la terminal T1, donde los trabajadores realizan las siguientes funciones:

En las zonas de embarque de United y de Delta los trabajadores que han recibido el curso APM entrevistan directamente a los pasajeros, para lo cual dos trabajadores efectúan el filtro de pasajeros situándose en la zona anterior a la mesa de embarque. Para filtrar piden al pasajero el pasaporte y la tarjeta de embarque y, los examinan y si se trata de pasajeros que han pasado cheking les hacen tres preguntas predefinidas. Si se trata de pasajeros en tránsito y que no han hecho el cheking les pasan a una zona donde se encuentra una trabajadora que toma el pasaporte del pasajero y lo pasa por la banda magnética de una Tablet en cuya pantalla aparecen los datos referentes al pasajero, si tiene antecedentes penales, los países que ha visitado previamente, etc. Y a la vista de los datos que aparecen formulan al pasajero una serie de preguntas aleatorias. Concluida la entrevista la trabajadora apunta en un papel el número de localizador y si llevan equipaje también lo apunta. Al finalizar la trabajadora pone una etiqueta en el pasaporte.

Esos trabajadores hacen también las funciones anteriormente relacionadas de control de acceso al interior del avión (comprobando la documentación, pasando el detector y tomando sus datos) efectúan el registro del interior del avión para comprobar que no haya ningún elemento extraño.

-En facturación, el personal al que la empresa le ha impartido el curso APM también efectúa el trabajo descrito en la zona de facturación, para ello se sitúan en la zona en que se encuentra la cola de pasajeros a facturar y piden el pasaporte a todos y cada uno de los pasajeros que están esperando facturar, lo pasa por la banda magnética de la Tablet y a la vista de los datos, hacen la entrevista con preguntas aleatorias antes de que procedan a la facturación. Una vez finalizado las comprobaciones les ponen una etiqueta en todas y cada una de las maletas que el pasajero va a facturar, pero no en el equipaje de mano.

Durante cuatro o cinco meses al año la empresa demandada presta servicios de facturación/embarque a determinadas compañías. Así, por ejemplo, en el año 2017 lo prestó a Delta Airlines y a United Airlines para lo cual la empresa contrató trabajadores en el año 2017 para que prestaran el servicio de facturación/embarque para estas dos empresas, lo que también ha efectuado en años anteriores.

En esta zona hay un grupo de ocho trabajadores no contact designados por la empresa demandada para salir a pista y controlar y comprobar que los agentes de handling de rampa de Aeroméxico cumplan con los requerimientos de safety (seguridad laboral) establecidos por la propia Aeroméxico, para lo cual la trabajadora dispone de un listado de operaciones a comprobar proporcionado por Aeroméxico, de forma que si se observa que alguna operación, maniobra, que se está haciendo defectuosamente se lo indica directamente al trabajador para que lo corrija. En el contrato formalizado entre aerolíneas de México S.A. y ICTS general Services S.L. hay un anexo en el que las partes acuerdan ampliar el párrafo 1.1 en lo siguiente: 1 servicios: 1 agente que controle que la gente de handling de rampa cumpla con los requerimientos de Safety de Aeroméxico. (se utilizará un check list proporcionado por Aeroméxico)

-La empresa en dos naves de almacenaje tiene destinados trabajadores para cubrir 24 horas en una nave y en otra de 22: 00 horas a 6:00 horas cuya función es controlar y comprobar la documentación de la mercancía



que entra en la nave y sale de la nave y consignar la ubicación donde es depositada la mercancía dentro de la nave. Esta actividad según lo declarado por la empresa, está contratada por WFS, empresa de handling dado que le sale más económico que si contrata trabajadores directamente pues aplica el convenio de handling. (descriptor 360)

Los trabajadores que prestaron servicios para la empresa demandada en el aeropuerto Adolfo Suárez desde 1/9/ 2017 a 31/8/ 2018, ascienden a 280 trabajadores.

Los trabajadores que prestan servicios en el aeropuerto de Madrid para la demandada desde el 3/9/2018 ascienden a 191 trabajadores.

Pertenece a los siguientes grupos profesionales: agente conductor, auxiliar de servicios, administrativo, agente facturación, jefe de compras, station manager, telefonista/recepcionista, agente administrativo, coordinador, supervisor, responsable de formación y calidad, jefe 1ª contabilidad, agente non contact, int. Station Security Coordinado, agente Profiler, agente menta billetes. (Descriptor 360.)

En el centro de trabajo de la empresa ICTS General Services S.L. sito en el Aeropuerto del Prat de Barcelona contaba con 204 trabajadores en diciembre de 2017 y 272 trabajadores en abril de 2018. (Descriptor 434)

DECIMO-OCTAVO. - Los trabajadores contratados por la empresa ICTS GENERAL SERVICES, SL para prestar servicios en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas, lo son para prestar servicios con las categorías profesionales que a continuación se relacionan cuya definición se recoge en las cláusulas adicionales (tercera) contenidas en el anexo de los contratos de trabajo celebrados:

"Auxiliar de servicios; desarrollará las siguientes funciones con carácter principal: -Servicios auxiliares de control de entradas y salidas de mercancías, pesaje de carros, etc... -Cumplimentación de todo tipo de documentación del servicio que se preste de acuerdo a las exigencias del cliente. De la misma forma, cualquier otra similar que la empresa le asigne de acuerdo con su categoría y en atención al servicio que la misma presta para sus clientes, teniendo en cuenta, en cualquier caso, que el trabajador ha de posibilitar con su trabajo la prestación de esos servicios por la Empresa, de tal manera que ésta pueda cumplir con las obligaciones que haya asumido con sus clientes, en sus propios centros de trabajo."

Agente administrativo / Agente embarque facturación I Agente facturación: "Agente que desarrollará las siguientes funciones con carácter principal: Registro del área de trabajo antes de comenzar la operación. Comprobación de la documentación de los pasajeros. Introducir cada uno de los pasaportes en el programa de seguridad de ordenador y comprobar los datos resultantes del mismo. Comprobar que el pasajero no tiene ningún problema de inmigración que le impida el viaje. Apuntar la numeración de las maletas que los pasajeros haya facturado en otros aeropuertos. Asistencia a los kioscos de auto facturación. Verificación y etiquetaje de equipaje de mano. Verificación de peso de equipaje facturado. Asistencia al Briefing preapertura facturación Montar/recoger zona de facturación (mostradores y zona externa), apertura de mostradores con logos/información requerida por la cía. en las pantallas, así como cierre de zona de facturación según lo acordado en Plan Nacional de Seguridad. Informar a los pasajeros y/o al público sobre la hora de llegada/salida de los vuelos de la cía, así como resto de transporte reservado (intermodal) Hacer los arreglos para las escalas de los pasajeros de tránsito de salida: transferirlos a ellos y sus maletas, así como informarles del aeropuerto de tránsito. Aceptación y acompañamiento de menores y entrega a tripulación /responsable, información al pasajero VIP de los servicios de la cía. Asistencia de pasajeros en vuelos interrumpidos, retrasados o cancelados (incluido re-rutear pasajeros, entrega bonos dietas y acomodación en hoteles), preparación de vuelo. Verificación de que los billetes y documentos de viaje presentados por los pasajeros son válidos para el vuelo. Y registro de los documentos de viaje presentados por el pasajero tanto para la cía como para el Gobierno (Inmigración) de destino. Pesar y medir el equipaje que factura o lleva en cabina el pasajero. Determinar excesos de equipaje; emitir billetes de exceso de equipaje; cobrar excesos de equipaje y separar cupones de cobro de exceso de equipaje. Entregar cobros y cupones a la cía. Registrar el equipaje facturado y etiquetar el equipaje de mano, para el vuelo, y siguientes vuelos del pasajero. Cobrar al pasajero tasas aeroportuarias. o las indicadas por la cía. Localizar y asignar asientos para el pasajero. Emitir tarjetas de embarque para el vuelo, y siguientes vuelos del pasajero. Denegar embarque al pasajero si es requerido. Cierre del vuelo en el tiempo requerido por la cía. Solicitud del servicio PMR si es requerido, y seguimiento del mismo. Dirigir al pasajero a través de los controles a la puerta de embarque del vuelo. Reporte de incidencias al Supervisor. Asistencia a D-briefing sobre incidencias del vuelo. Asistencia a los cursos iniciales y de refresco requeridos por la empresa y/o la cía a la que se da el servicio. Superación los exámenes requeridos por la empresa y/o la cía a la que se da el servicio. Trabajar dentro de los haremos de calidad requeridos por la cía aérea. De la misma forma, cualquier otra similar que la empresa le asigne de acuerdo con su categoría y en atención al servicio que presta la misma para sus clientes, teniendo en cuenta, en cualquier caso, que el trabajador ha de posibilitar con su trabajo la



prestación de esos servicios por la Empresa, de tal manera que ésta pueda cumplir con las obligaciones que haya asumido con sus clientes, en sus propios centros de trabajo.

Agente profiler: que desarrollará las siguientes funciones con carácter principal: Registro del área de trabajo antes de comenzar. Comprobación de la documentación de los pasajeros. Introducir cada uno de los pasaportes en el programa de seguridad de ordenador (CRM) y comprobarlos datos resultantes del mismo. Comprobar que el pasajero no tiene ningún problema de inmigración que le impida el viaje. Determinar el perfil de seguridad de cada uno de los pasajeros, mediante las preguntas reglamentarias, establecidas por la TSA, una vez detectada la existencia o no, de cada uno de los signos de seguridad a tener en cuenta según la normativa de la TSA. Apuntar la numeración de las maletas que los pasajeros haya facturado en otros aeropuertos. Observar la conducta de los pasajeros, no sólo los de la compañía aérea, sino de toda aquella persona que se encuentre en las inmediaciones del check-in. De la misma forma, cualquier otra similar que la empresa le asigne de acuerdo con su categoría y en atención al servicio que presta la misma para sus clientes, teniendo en cuenta, en cualquier caso, que el trabajador ha de posibilitar con su trabajo la prestación de esos servicios por la Empresa, de tal manera que ésta pueda cumplir con las obligaciones que haya asumido con sus clientes, en sus propios centros de trabajo."

"Agente non-contact: que desarrollará las siguientes funciones con carácter principal: Contacto con los pasajeros previo a la facturación. Control de equipajes en embarque y tránsitos. Control de pasajeros en salas de tránsito y preembarque. Control de catering. Control de carga. Control de accesos y acompañamiento de aviones. Control de accesos y registro en puertas de embarque, verificación de pasaportes y tarjetas de embarque. Registro del avión, revisión de compartimentos del mismo (chaleco, asientos, cocinas, baños, suelo, maletas tripulación...) Registro y control de catering, área de equipajes/contenedores. De la misma forma, cualquier otra similar que la empresa le asigne de acuerdo con su categoría y en atención al servicio que presta la misma para sus clientes, teniendo en cuenta, en cualquier caso, que el trabajador ha de posibilitar con su trabajo la prestación de esos servicios por la Empresa, de tal manera que ésta pueda cumplir con las obligaciones que haya asumido con sus clientes, en sus propios centros de trabajo."

"Agente de venta de billetes: que desarrollará las siguientes funciones con carácter principal: Intermediación telefónica entre los pasajeros de AirFrance-KLM y el CBO para el pago de los servicios EN EFECTIVO. Cuadrar caja en cada uno de los turnos y al finalizar el servicio cada día. Preparar y enviar diariamente un documento Excel con el resumen detallado de los movimientos en efectivo, de acuerdo al procedimiento del servicio. Entrega al pasajero de bonos y folletos informativos requeridos por la compañía en caso de incidencia. De la misma forma, cualquier otra similar que la empresa le asigne de acuerdo con su categoría y en atención al servicio que presta la misma para sus clientes, teniendo en cuenta, en cualquier caso, que el trabajador ha de posibilitar con su trabajo la prestación de esos servicios por la Empresa, de tal manera que ésta pueda cumplir con las obligaciones que haya asumido con sus clientes, en sus propios centros de trabajo.". (descriptor 144,308 a 310,200 69,272 y 360)

DECIMO-NOVENO. -En el mes de noviembre de 2017, UGT solicitó de la Comisión paritaria dictamen referente a la aplicación, a los trabajadores de la empresa demandada en el centro de trabajo en el aeropuerto Adolfo Suárez/Madrid Barajas y en el Aeropuerto de Barcelona/El Prat del III convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos. (Handling) (descripción 90)

VIGESIMO. -En fecha En fecha 26 de enero de 2018 se celebró el intento de mediación ante el SIMA teniendo como resultado, la falta de acuerdo entre las partes intervinientes. (Descriptor 91)

Se han cumplido las previsiones legales.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.-En cuanto a los hechos declarados probados, los mismos se obtienen de los documentos que en ellos se indica, dando con ello cumplimiento a lo establecido en el artículo 97.2 de la LRJS.

SEGUNDO.- Se solicita que se dicte sentencia por la que se declare que el III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos-Handling, es de aplicación a todos los trabajadores contratados para prestación de servicios de Handling en los aeropuertos de Madrid y Barcelona de la empresa demandada y se condene a la empresa a estar y pasar por dicha declaración con los efectos inherentes a la misma.

Que por tanto, se declare el derecho de dicho colectivo de trabajadores de Handling a realizar una jornada anual máxima de 1712 horas, condenando a la demandada a estar y pasar por dicha declaración y cuanto más proceda en derecho.



Que por tanto, se abone por la empresa a todos los trabajadores de Hanling, de conformidad con las tablas salariales del III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos, actualizadas de conformidad con el artículo 26 y al mismo tiempo abone la retribución variable de conformidad con el artículo 28 del meritado convenio, con efectos retroactivos desde la fecha de entrada en vigor del III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos.

Que se condene a la aplicación del resto de las condiciones y derechos recogidos en dicha norma sectorial, con efectos de la fecha de entrada en vigor de la misma, y cuanto más proceda en derecho.

Frente a tal pretensión, USO -sector aéreo, no compareció al acto del juicio pese a constar citado en legal forma.

La letrada de la empresa demandada, se opone a la demanda, la empresa no es de Handling sino que es de seguridad aérea y marítima, esto es, ni es de Handling, ni de seguridad privada. La actividad de los trabajadores se limita a la seguridad del vuelo. en la página web de AENA no aparece como operadores de Handling. En diciembre de 2015 se pretendió negociar un convenio de empresa con eficacia general que no llegó a aprobarse. Reitera que la actividad de la empresa es de servicios auxiliares de seguridad aérea y marítima. La empresa se encarga de supervisar la seguridad para que no se meta ningún objeto prohibido en un avión (una bomba, un cuchillo, una navaja). Son coadyuvantes necesarios para garantizar la seguridad de los vuelos. La plantilla recibe una formación especializada en seguridad, aunque no es seguridad privada. Se ha negociado un convenio extraestatutario de aplicación en el centro de trabajo de Barcelona y a los trabajadores que voluntariamente se han adherido al mismo. Se estuvo negociando un convenio de eficacia general durante más de año y medio y después del transcurso de este largo periodo de tiempo UGT se levantó de la mesa y plantea el presente conflicto, habiéndose negociado un convenio extraestatutario al que se han adherido un gran número de trabajadores. El CNAE de la empresa es 7449 que no corresponde a las empresas de Handling cuyo CNAE es 5223. Los trabajadores de la empresa no desempeñan funciones relacionadas con las descritas en el convenio de Handling.

CCOO- sector aéreo, se opone a la demanda, la actividad desempeñada por los trabajadores es prestación de servicios auxiliares de seguridad en aeropuertos y servicios marítimos. Ante el vacío de convenio de aplicación, el 17 de diciembre de 2015 se inició la negociación de un convenio colectivo de empresa de eficacia general, en agosto de 2016 UGT abandona la mesa cuando se están negociando las tablas salariales del convenio. En el aeropuerto hay dos áreas: zona de plataforma pista o rampa y las de Handling y también se desarrollan otras actividades como las de limpieza. El personal de handling desempeña servicios administrativos, hacen planificación de la carga que entregan al coordinador, manejo de equipajes en la plataforma, tractores, escaleras, grupos eléctricos, no hay relación ninguna con la seguridad y control de equipajes sospechosos.

El Ministerio Fiscal en su informe alega que la Sala debe comprobar cuál es la actividad dominante de la empresa y se incluye o no actividades incluidas dentro del convenio de Handling y concluye que de la prueba practicada no se puede llevar a la conclusión pretendida en el suplico de la demanda solicitando que sea desestimada.

TERCERO. -Debe determinarse si el convenio colectivo cuya aplicación se postula resulta de aplicación a los trabajadores de la empresa demandada, partiendo del importante dato fáctico de que en el seno de la misma no se aplica Convenio colectivo alguno, si bien en Barcelona El 24 de julio de 2017 se suscribe el Acuerdo colectivo extraestatutario " ICTS General Services S.L. -Comisiones Obreras provincia de Barcelona", siendo las partes firmantes la empresa y la sección sindical de CCOO que constituye el 38,46% de la representación legal de los trabajadores en el centro de trabajo de ICTS en la provincia de Barcelona cuyo ámbito personal afecta a todo el personal de la mercantil demandada que desempeñen su actividad en la provincia de Barcelona, que se adscriba a la voluntaria aplicación del mismo, tal y como se refleja en el ordinal tercero del relato fáctico de la presente resolución.

Por Resolución de 6 de octubre de 2014, de la Dirección General de Empleo, se registra y publica el III Convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos que fue suscrito, con fecha 8 de julio de 2014, de una parte, por la Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (ASEATA), en representación de las empresas del sector, y, de otra, por los sindicatos CC.OO., UGT y USO, cuyo ámbito funcional y personal es el siguiente:

Artículo 3. Ámbito funcional

"El presente Convenio será de aplicación y obligado cumplimiento para todas las empresas, entidades y trabajadores y trabajadoras del sector, una de cuyas actividades, aunque fuera compartida con otra u otras y no sea la principal, consista en la prestación de servicios de handling , ya sea en propio (autohandling) ya sea a terceros, ya sea en propio o a terceros, entendiéndose como tales los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a pasajeros y pasajeras con movilidad



reducida), mercancías y correo, así como el servicio de colocación y retirada de pasarelas que conectan la aeronave con la terminal aeroportuaria .

En consecuencia, y en todos los casos, será de aplicación en todas las empresas del sector de transporte aéreo (compañías aéreas) nacional e internacional de pasajeros y pasajeras, mercancías y correo a los trabajadores y trabajadoras que en las mismas realicen actividades de asistencia en tierra en aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a PMR's), mercancías, correo, y servicio de pasarelas, aunque sea tan solo en régimen de autohandling.

Las actividades sometidas a la regulación de este Convenio Colectivo Sectorial, son las que figuran en el Anexo I del Real Decreto 1161/1999, a excepción de las siguientes:

Asistencia de limpieza y servicios de las aeronaves.

Asistencia de combustibles y lubricantes.

Asistencia de mantenimiento en línea.

Asistencia de mayordomía (catering).

Queda, asimismo, excluida del ámbito de aplicación del presente Convenio la actividad de venta de billetes.

No obstante, lo anterior, si la evolución del negocio de handling determinase la necesidad de ampliar la lista de actividades o la inclusión de alguna de las excluidas, la Comisión Negociadora de este Convenio tendrá plenas facultades para su inclusión o exclusión."

Artículo 4. Ámbito personal

" El presente Convenio es de obligada y general observancia para todas las empresas, entidades y trabajadores y trabajadoras de las actividades incluidas en el ámbito funcional, excepto para el personal directivo o asimilado que, de acuerdo con la estructura organizativa de las empresas, se establezca en los Convenios Colectivos de ámbito inferior. Igualmente, y en todos los casos, será de aplicación en todas las empresas del sector de transporte aéreo (compañías aéreas) nacional e internacional de pasajeros y pasajeras, mercancías y correo a los trabajadores y trabajadoras que en las mismas realicen actividades de asistencia en tierra en aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a PMR's), mercancías, correo, y servicio de pasarelas, aunque sea tan solo en régimen de autohandling."

El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, tiene por objeto regular la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general y en su anexo recoge la lista de los servicios de asistencia en tierra en los siguientes términos:

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión comprenden:

- a) Los servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario y el suministro de locales a sus representantes.
- b) El control de las operaciones de carga, los mensajes y las telecomunicaciones.
- c) La manipulación, almacenamiento, mantenimiento y administración de las unidades de carga.
- d) Cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario.

2. La asistencia a pasajeros comprende toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, la llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular en control de billetes y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación.

3. La asistencia de equipajes comprende la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución.

4. La asistencia de carga y correo comprende:

- a) En cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.



b) En cuanto al correo, tanto de llegada como de salida, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.

5. La asistencia de operaciones en pista comprende:

a) El guiado de la aeronave a la llegada y a la salida (siempre que estos servicios no sean realizados por el servicio de circulación aérea).

b) La asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados (siempre que estos servicios no sean realizados por el servicio de circulación aérea).

c) Las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra (siempre que estos servicios no sean realizados por el servicio de circulación aérea).

d) La carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal.

e) La asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados.

f) El desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios.

6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave comprende:

a) La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua.

b) La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave.

c) El acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.

7. La asistencia de combustible y lubricante comprende:

a) La organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas.

b) La carga y lubricantes y otros ingredientes líquidos.

8. La asistencia de mantenimiento en línea comprende:

a) Las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo.

b) Las operaciones particulares exigidas por el usuario.

c) El suministro y la gestión del material necesario para el mantenimiento y de las piezas de recambio.

d) La solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.

9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación comprenden:

a) La preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar.

b) La asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo.

c) Los servicios posteriores al vuelo.

d) La administración de la tripulación.

10. La asistencia de transporte de superficie incluye:

a) La organización y ejecución del transporte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, excluido todo transporte entre la aeronave y cualquier otro lugar en el recinto del mismo aeropuerto.

b) Cualquier transporte especial solicitado por el usuario.

11. La asistencia de mayordomía ("catering") comprende:

a) Las relaciones con los proveedores y la gestión administrativa.

b) El almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación.

c) La limpieza de accesorios.



- d) La preparación y entrega del material y los productos alimenticios.
- e) El transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

De los artículos 3 y 4 del III Convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos se desprende que, el ámbito de aplicación del convenio se delimita a través de un doble elemento -objetivo y subjetivo- cuya presencia conjunta determina la aplicabilidad del mismo.

El elemento objetivo está establecido por la realización por parte de la empresa contratista de cualquiera de las funciones establecidas en el transcrito artículo 3 del convenio, que se remite a las que figuran en el Anexo I del Real Decreto 1161/1999, de suerte que, si las funciones realizadas no están allí comprendidas, el convenio no resultará de aplicación. El elemento subjetivo hace referencia a todas las empresas, entidades y trabajadores y trabajadoras de las actividades incluidas en el ámbito funcional, excepto para el personal directivo o asimilado que, de acuerdo con la estructura organizativa de las empresas, se establezca en los Convenios Colectivos de ámbito inferior. Igualmente, y en todos los casos, será de aplicación en todas las empresas del sector de transporte aéreo (compañías aéreas) nacional e internacional de pasajeros y pasajeras, mercancías y correo a los trabajadores y trabajadoras que en las mismas realicen actividades de asistencia en tierra en aeropuertos a aeronaves, pasajeros y pasajeras (incluida la asistencia a PMR's), mercancías, correo, y servicio de pasarelas, aunque sea tan solo en régimen de autohandling.

La jurisprudencia ha tenido ocasión de pronunciarse para determinar el convenio colectivo aplicable en aquellos supuestos en que la empresa se dedica a más de una actividad y lo ha hecho, entre otras, en sentencia de 17-3-2015, rec. 1464/2014, 31 de enero de 2008, recurso 2604/07 declarando que, lo relevante y decisivo es la actividad real que aquélla desempeña, y en la que intervienen los empleados con motivo de la prestación de sus servicios. La sentencia de 10 de julio de 2000, recurso 4315/99, por su parte señala: "4.- No es el objeto social estipulado en los estatutos de la sociedad, quien define la unidad de negociación colectiva en su vertiente funcional, y, ello, porque de ser así no tendría el Convenio un soporte objetivo y de estabilidad: bastaría, simplemente, al empleador, cambiar el objeto social escriturado e inscrito en el Registro Mercantil, para hacer variar, unilateralmente, el convenio aplicable. Como ha afirmado recientemente esta Sala (STS 15 de junio del 2000) el objeto social de una entidad mercantil "es un elemento que podría influir en algún aspecto de la contratación mercantil, por la confianza que los terceros hubieran depositado en el contenido del correspondiente asiento estampado en el Registro Mercantil (Código de Comercio, arts. 17 y siguientes, con los preceptos concordante reglamentarios). Pero, en el interior de la empresa, y en relación con sus trabajadores, lo relevante y decisivo es la actividad real que aquélla desempeña, y en la que intervienen los empleados con motivo de la prestación de sus servicios".

También ha declarado el TS como criterio para determinar el convenio aplicable en estos supuestos, el de la actividad real preponderante, a cuyo efecto habrá de valorarse, principalmente, la actividad organizativa, productiva y económica de la empresa. (S. de 10 de julio de 2000, recurso 4315/99 y sentencias de 29 de enero de 2002, recurso 1068/01 (conflicto colectivo) y 17 de julio de 2002, recurso 4859/00)

La aplicación de la anterior doctrina al supuesto litigioso en el que el ámbito funcional del convenio de Handling tiene carácter expansivo y obliga a aplicar el mismo a todas las empresas, entidades y trabajadores cuya actividad sea la prestación de servicios de handling ya sea en propio, ya sea a terceros, entendiendo por tales los servicios de asistencia en tierra, siendo de aplicación a todas las compañías aéreas (puede ser que la asistencia en tierra lo sea mediante autohandling o que se contrate a través de un tercero) bastando con que una de las actividades, aunque fuera compartida con otra u otras y no sea la principal, consista en la prestación de servicios de handling, habiendo quedado acreditado que la actividad real que la empresa demandada desempeña, y en la que intervienen los empleados con motivo de la prestación de sus servicios que es propia de la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, subsumiéndose, como veremos, la mayor parte de sus actividades en el anexo del RD 1661/1999, cuyo artículo 2 b) claramente define la asistencia en tierra " los servicios prestados a un usuario en un aeropuerto tal como se describen en el anexo."

Tanto del informe de la Inspección de trabajo de Barcelona como del informe de la Inspección Provincial de trabajo y Seguridad Social de Madrid se colige que las funciones desempeñadas por los trabajadores para la empresa demandada se incardinan en el Anexo citado que relaciona los servicios de asistencia en tierra y comprende 11 apartados. En el primero de ellos referido a los servicios de asistencia administrativa en tierra y la supervisión, en su apartado d) incluye, " cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario".

El apartado 2 relativo a la asistencia a pasajeros, "comprende toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, la llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular en control de billetes y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación "



El apartado 3 sobre la asistencia de equipajes, comprende, " *la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución* "

El apartado 4 relativo a la asistencia de carga y correo comprende: a) en cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, *el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias*) en cuanto al correo, tanto de llegada como de salida, la manipulación física, *el tratamiento de los documentos correspondientes y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias*.

El apartado 8 sobre la asistencia de mantenimiento en línea comprende:

a) *Las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo.* b) *Las operaciones particulares exigidas por el usuario.*

9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación comprenden:

c) *Los servicios posteriores al vuelo.*

y el apartado 10, relativo a la asistencia de transporte de superficie incluye:

a) *La organización y ejecución del transporte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, excluido todo transporte entre la aeronave y cualquier otro lugar en el recinto del mismo aeropuerto.*

b) *Cualquier transporte especial solicitado por el usuario.*

A la vista del contenido del convenio colectivo y de las actividades desempeñadas por los trabajadores que vienen prestando servicios para ICTS General Services S.L. en los aeropuertos de Madrid y Barcelona se concluye que tanto el ámbito funcional como el personal del convenio amparan la inclusión de los trabajadores afectados en el III Convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos.

Por otro lado, hay que poner de relieve que la empresa demandada sostiene que su actividad preponderante es la seguridad en materia aérea y marítima, sin que conste acreditado que sus trabajadores se encuentran habilitados por la Ley de Seguridad Privada 5/2014 de 4 de abril, que en su artículo 6 dispone: (...)

" 2. *Quedan también fuera del ámbito de aplicación de esta ley, a no ser que impliquen la asunción o realización de servicios o funciones de seguridad privada, y se regirán por las normas sectoriales que les sean de aplicación en cada caso, los siguientes servicios y funciones:*

a) *Las de información o de control en los accesos a instalaciones, comprendiendo el cuidado y custodia de las llaves, la apertura y cierre de puertas, la ayuda en el acceso de personas o vehículos, el cumplimiento de la normativa interna de los locales donde presten dicho servicio, así como la ejecución de tareas auxiliares o subordinadas de ayuda o socorro, todas ellas realizadas en las puertas o en el interior de inmuebles, locales públicos, aparcamientos, garajes, autopistas, incluyendo sus zonas de peajes, áreas de servicio, mantenimiento y descanso, por porteros, conserjes y demás personal auxiliar análogo.*

b) *Las tareas de recepción, comprobación de visitantes y orientación de los mismos, así como las de comprobación de entradas, documentos o carnés, en cualquier clase de edificios o inmuebles, y de cumplimiento de la normativa interna de los locales donde presten dicho servicio.*

c) *El control de tránsito en zonas reservadas o de circulación restringida en el interior de instalaciones en cumplimiento de la normativa interna de los mismos.*

Estos servicios y funciones podrán prestarse o realizarse por empresas y personal de seguridad privada, siempre con carácter complementario o accesorio de las funciones de seguridad privada que se realicen y sin que en ningún caso constituyan el objeto principal del servicio que se preste.

3. *El personal no habilitado que preste los servicios o funciones comprendidos en el apartado anterior, en ningún caso podrá ejercer función alguna de las reservadas al personal de seguridad privada, ni portar ni usar armas ni medios de defensa, ni utilizar distintivos, uniformes o medios que puedan confundirse con los previstos para dicho personal.* "

Reiteramos, por tanto, la aplicación al personal incluido dentro del ámbito de aplicación del presente conflicto del convenio colectivo de Handling.

Conclusión que se refuerza con los siguientes argumentos:



1º. Certificado de AENA en el que se relacionan las compañías aéreas para las que, actualmente, ICTS GENERAL SERVICES, S.L presta servicios en los aeropuertos Adolfo Suarez Madrid-Barajas y Barcelona El - Prat. (hecho probado cuarto)

2º. Subrogaciones derivadas de la aplicación del convenio de Handling.

En el año 2015, se subrogaron 32 administrativos y 32 de servicio en el aeropuerto de BCN procedentes de la empresa I-SEC a ICTS en virtud de lo dispuesto en el convenio colectivo de Handling.

En fecha 24 de mayo de 2016, reunidos la empresa demandada y el Comité de empresa del centro de trabajo de Barcelona en relación al comunicado de la empresa AFKLM de la rescisión del contrato con ICTS con efectos de 30 de junio de 2016, fecha en que la actividad pasará a desempeñarla la compañía Groundforce acuerdan: que siendo la empresa que asumirá la entidad económica consistente en los servicios prestados para el cliente AFKLM, Groundforce, que dicha empresa es operadora de Handling y por tanto sus relaciones laborales se rigen por el convenio colectivo del sector, la representación social solicita que la subrogación de ICTS a Groundforce, se realice con las formalidades que estipula el convenio que aplica esta empresa, esto es el sectorial de Handling, la empresa ICTS acepta instrumentar la citada subrogación tal y como indica la parte social.

El proceso de subrogación entre la empresa ICTS General Services y Groundforce BCN 2015 UTE se llevó a cabo previo pronunciamiento de la Comisión paritaria del III convenio colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos conforme a las actas que a continuación se indican,

Acta de la Comisión paritaria del Convenio Colectivo General del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (HANDLING) de fecha 28 de abril de 2016. Apartado 12 en relación a la reclamación de Groundforce relativa con el proceso de subrogación con ICTS. La Comisión paritaria, como acertadamente sostiene Groundforce, entiende que en el supuesto analizado no es de aplicación el artículo 44 del estatuto de los trabajadores, sino el convenio del sector.

Acta de la Comisión paritaria del Convenio Colectivo General del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (HANDLING) de fecha 3 de junio de 2016, en relación al análisis de la problemática existente con el proceso de subrogación por captación de actividad de personal ICTS (empresa saliente) por parte de Groundforce (empresa entrante).

La Comisión paritaria entiende que en el supuesto analizado no es de aplicación el artículo 44 del ET, sino el convenio del sector, en razón a que sin ningún lugar a dudas la actividad capturada por la empresa entrante se encuentra dentro del ámbito de aplicación del convenio colectivo sectorial. (hecho probado séptimo y noveno)

3º. Fijación de servicios mínimos. Por Resolución del Ministerio de Fomento de agosto de 2017 para los días y periodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los servicios públicos esenciales para la comunidad que resulten de aplicar los siguientes criterios a los servicios aéreos de transporte público atendidos por la empresa ICTS General Services S.L. en origen o destino en el aeropuerto de El Prat-Barcelona. Por considerar que se debe garantizar la prestación de los siguientes servicios: la asistencia administrativa en tierra y la supervisión. La asistencia a pasajeros. La asistencia de equipajes. La asistencia de carga y correo. La asistencia de operaciones en pista. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave. La asistencia de combustible y lubricante. La asistencia de mantenimiento en línea. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación. La asistencia de transporte en superficie. Adicionalmente, los servicios auxiliares de seguridad. En la referida Resolución se recoge: ICTS presta servicios de handling a tres compañías aéreas (Delta Airlines, American Airlines y United Airlines) en todos sus vuelos (nueve diarios) con destino EE.UU. concretamente, las actividades de Handling prestadas por ICTS incluyen: la facturación, la asistencia a quioscos, el embarque y la supervisión. Por otra parte, las actividades de los auxiliares de seguridad son el control de acceso en puerta de las aeronaves, el fondeo de la cabina de la aeronave, la supervisión de la carga de equipaje, la supervisión de la carga de comidas, el control de documentación de inmigración en concierto con las agencias de seguridad de destino, la supervisión colas y la asistencia a pasajeros inadmitidos. (Hecho probado sexto)

4º. Número de tarjetas de control de acceso aeroportuario de la rampa ICTS General Services S.L. de agentes de rampa y agentes de pasaje en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat: 199 (Todas las tarjetas pertenecen a agentes de pasaje, no realizan servicios de rampa).

Número de tarjetas de control de acceso aeroportuario de la rampa ICTS General Services S.L. de agentes de rampa y agentes de pasaje en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas: 305. No hay ningún trabajador de seguridad en las tarjetas que emiten para atender a compañías aéreas. (Hecho probado cuarto)



5º. Copias básicas de los contratos de las que se desprende que los trabajadores contratados con la demandada para prestar servicios en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, lo son para prestar servicios con las categorías profesionales de Auxiliar de servicios, Agente Administrativo/Agente embarque facturación/Agente facturación, Agente profiler, Agente non contact, Agente de venta de billetes, sin que haya ningún auxiliar de seguridad o de cualquier otra categoría propia del convenio colectivo de seguridad privada.

Sin que la empresa ICTS general Services S.L. haya acreditado que su actividad principal sea otra distinta a la de la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general en los términos contemplados en el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio.

Conforme a lo razonado, procede la estimación de la demanda, si bien en cuanto a la fecha de efectos de aplicación de las condiciones del convenio, la demanda pretende fijarla en la fecha de entrada en vigor del convenio, debiendo precisarse que debe dejarse a salvo que en ulteriores trámites y al margen del proceso de conflicto colectivo y en otras instancias -proceso individual o plural- pueda analizarse la prescripción de las cantidades reclamadas, su término inicial, en cada caso y las posibles solicitudes que haya podido efectuar cada trabajador como persona individual, lo que determina la estimación parcial de la demanda.

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

FALLAMOS

Estimamos, en parte, la demanda formulada por Doña Cristina Cortés Suárez, letrada del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, actuando en nombre y representación de la FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS MOVILIDAD Y CONSUMO DE UGT (FESMC-UGT), contra, ICTS GENERAL SERVICES, S.L. y como interesados, el sindicato CCOO (CC.OO-sector aéreo) y el sindicato USO -sector aéreo, sobre, CONFLICTO COLECTIVO, siendo parte el MINISTERIO FISCAL, declaramos que el III Convenio Colectivo general del sector de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos-Handling (código de convenio nº 99015595012005), es de aplicación a todos los trabajadores contratados para prestación de servicios de Handling en los aeropuertos de Madrid y Barcelona de la empresa demandada y condenamos a la empresa a estar y pasar por dicha declaración con los efectos inherentes a la misma, y, por tanto, declaramos el derecho de dicho colectivo de trabajadores a realizar la jornada anual máxima establecida en dicho convenio y al abono a los trabajadores de los salarios de conformidad con las tablas salariales previstas en dicho convenio y actualizadas de conformidad con el artículo 26 del convenio así como la retribución variable establecida en el artículo 28 de dicho convenio, con los efectos desde la fecha de entrada en vigor del convenio dejando a salvo que en ulteriores trámites y al margen del proceso de conflicto colectivo y en otras instancias -proceso individual o plural- pueda analizarse la prescripción de las cantidades reclamadas, su término inicial, en cada caso y las posibles solicitudes que haya podido efectuar cada trabajador como persona individual, condenamos a la empresa demandada a estar y pasar por esta declaración de la aplicación del resto de las condiciones y derechos recogidos en dicha norma sectorial, con efectos desde la fecha de la misma, sin perjuicio de que se pueda analizar en otras instancias la posible prescripción de cantidades reclamadas.

Notifíquese la presente sentencia a las partes advirtiéndoles que, contra la misma cabe recurso de Casación ante el 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 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 0030 18; si es en efectivo en la cuenta nº 2419 0000 00 0030 18, pudiéndose sustituir la consignación en metálico por el aseguramiento mediante aval bancario, en el que conste la responsabilidad solidaria del avalista.

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.