

**TRIBUNAL SUPREMO**  
**Sala de lo Social**

**SENTENCIA:**

**Presidente Excmo. Sr. D.: Jesús Gullón Rodríguez**

**Fecha Sentencia:** 04/06/2014

**Recurso Num.:** CASACION 147/2013

**Fallo/Acuerdo :** Sentencia Desestimatoria

**Votación:** 28/05/2014

**Procedencia:** AUD.NACIONAL SALA DE LO SOCIAL

**Ponente Excmo. Sr. D. Manuel Ramón Alarcón Caracuel**

**Secretaría de Sala:** Sección 003

**Reproducido por:** MGC

**Nota:**

**APLICACIÓN DEL "II CONVENIO COLECTIVO GENERAL DEL  
SECTOR DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN  
AEROPUERTOS, HANDLING" A LA EMPRESA RYANAIR.**

**Recurso Num.: CASACION/147/2013**

**Ponente Excmo. Sr. D.: Manuel Ramón Alarcón Caracuel**

**Votación: 28/05/2014**

**Secretaría de Sala: Sección 003**

**SENTENCIA NUM.:  
TRIBUNAL SUPREMO. SALA DE LO SOCIAL**

**Excmos. Sres.:**

**D. Fernando Salinas Molina  
D. Luis Fernando de Castro Fernández  
D. Jordi Agustí Juliá  
D. José Manuel López García de la Serrana  
D. Manuel Ramón Alarcón Caracuel**

---

En la Villa de Madrid, a cuatro de Junio de dos mil catorce.

Vistos los presentes autos pendientes ante esta Sala en virtud de recurso de casación interpuesto por el Letrado D. Juan José Hita Fernández, en nombre y representación de RYANAIR LIMITED, contra la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 13 de julio de 2012, dictada en autos número 119/12, en virtud de demanda formulada por RYANAIR LIMITED, contra SINDICATO USO; COMISIONES OBRERAS (CCOO); UNIÓN GENERAL DE LOS TRABAJADORES (UGT) y ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (ASEATA), sobre CONFLICTO COLECTIVO.

Han comparecido en concepto de recurridos el Letrado D. Javier-Santiago Berzosa Lamata actuando en nombre y representación de la FEDERACIÓN ESTATAL DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y MAR DE LA UGT (FETCM-UGT); el Letrado D. Angel Martín Aguado actuando en nombre y representación de FEDERACIÓN DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE COMISIONES OBRERAS (FSC-CC.OO.); la Letrada D<sup>a</sup>

Julia Bermejo Derecho actuando en nombre y representación de CONFEDERACIÓN UNIÓN SINDICAL OBRERA (USO); el Letrado D. Urbano Blanes Aparicio actuando en nombre y representación de ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS EN TIERRA EN AEROPUERTOS (ASEATA); y el Abogado del Estado en nombre y representación de la COMISIÓN NACIONAL DE COMPETENCIA.

Es Magistrado Ponente el Excmo. Sr. D. **MANUEL RAMÓN ALARCÓN CARACUEL**,

### ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** Por la representación de RYANAIR LIMITED, se presentó demanda de CONFLICTO COLECTIVO, de la que conoció la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional. En el correspondiente escrito, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación, terminaba suplicando se dictara sentencia por la que: "se declare la nulidad del actual artículo 3 del CONVENIO COLECTIVO y en consecuencia, se estime la inaplicación de dicho CONVENIO COLECTIVO a mi representada por los hechos y fundamentos jurídicos descritos en el cuerpo del presente escrito".

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

**TERCERO.-** Con fecha 13 de julio de 2012 la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional dictó sentencia en la que consta la siguiente parte dispositiva: "Que rechazando las excepciones de falta de legitimación activa y falta de acción y acogiendo la excepción de acumulación indebida de acción, debemos desestimar y desestimamos la demanda de impugnación de convenio interpuesta por RYANAIR, contra USO, CC.OO, UGT y ASEATA, a las que absolvemos en la instancia. En consecuencia, declaramos la plena vigencia del II Convenio Colectivo General del Sector de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos respecto al Servicio de handling de RYANAIR en España".

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

"1º.- La sociedad demandante es una mercantil de nacional irlandesa, con domicilio en el Aeropuerto de Dublín, constituida como sociedad de responsabilidad limitada, de acuerdo con la legislación irlandesa aplicable.

2º.- Los pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros son contratados por RYANAIR en la república de Irlanda, rigiendo su relación laboral por las normas existentes en dicho Estado sobre ésta materia.

3º.- En España la mercantil demandada cuenta con una oficina de representación, donde trabaja exclusivamente el personal de tierra que presta servicios en el denominado "autohandling".

4º.- El personal que presta servicios en España no tiene Convenio Colectivo propio ni rige su relación laboral por ninguna norma pactada.

5º.- El BOE de fecha 13 de Octubre de 2011 publicó el II Convenio Colectivo General del Sector de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos. HANDLING, suscrito por ASEATA, de una parte, y por las centrales sindicales CC.OO., UGT y USO, por otra.

El art. 3 del referido Convenio, bajo el epígrafe <<Ámbito funcional>> dice lo siguiente:

El presente Convenio será de aplicación y obligado cumplimiento para todas las empresas, entidades 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 (in ida 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 RD 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.

El art. 4 de la misma norma pactada dice lo siguiente:

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 PMRŽs) mercancías, correo, y servicio de pasarelas. aunque sea tan solo en régimen de autohandling.

6º.- El 11.6.2012 la empresa actora dirigió escrito a la Sección de Convenios Colectivos de la Dirección General de Trabajo, solicitando que se iniciase el procedimiento de oficio establecido en el art. 161.2 de la LPL al objeto de suprimir el art. 3 del Convenio antes citado.

La Autoridad laboral contestó a tal pretensión por escrito, manifestando que no era posible admitir su solicitud.

Se han cumplido las previsiones legales".

**QUINTO.-** Contra dicha sentencia se interpuso recurso de casación por la representación procesal de RYANAIR LIMITED, basándose en los siguientes motivos: Al amparo del artículo 207.d) de la LRJS, se denuncia la apreciación de la prueba basada en documentos que obran en autos que, a criterio de esta parte, demuestran la equivocación del juzgado, sin resultar contradichos por otros elementos probatorios; debiendo modificarse por tanto los hechos probados. Y al amparo del artículo 207.e) de la LRJS, denunciar infracción de lo dispuesto en los artículos 82 y siguientes del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, ("ET") y de las normas jurisprudenciales esenciales para la resolución del presente caso.

**SEXTO.-** Evacuado el traslado de impugnación por la parte recurrida, el Ministerio Fiscal emitió informe en el sentido de considerar el recurso improcedente e instruido el Excmo. Sr. Magistrado Ponente se declararon conclusos los autos, señalándose para la votación y fallo el día 28 de mayo de 2014, en cuya fecha tuvo lugar.

### FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** La empresa RYANAIR, a través de su legal representante, presentó ante la Audiencia Nacional demanda que tituló "en materia de conflicto colectivo por actos producidos en aplicación de convenio colectivo" en la que terminaba solicitando "se declare la nulidad del actual artículo 3 del CONVENIO COLECTIVO y, en consecuencia, se estime la inaplicación de dicho CONVENIO COLECTIVO a mi representada por los hechos y fundamentos jurídicos descritos en el cuerpo del presente escrito".

Dicho Convenio Colectivo es el "II Convenio Colectivo General del Sector de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos, HANDLING", y su artículo 3 dice lo siguiente:

"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". (Subrayado nuestro). (BOE 13/10/2011).

La demanda se dirigió contra los firmantes del Convenio: en representación de los trabajadores, los sindicatos USO, CCOO y UGT; y en representación de las empresas la "Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (ASEATA)".

**SEGUNDO.-** La Audiencia Nacional, en su sentencia nº 86/2012, de 13 de julio, desestimó la demanda con el siguiente fallo: "Que rechazando las excepciones de falta de legitimación activa y falta de acción y acogiendo la excepción de acumulación indebida de acción, debemos desestimar y desestimamos la demanda de impugnación de convenio interpuesta por RYANAIR, contra USO, CC.OO, UGT y ASEATA, a las que absolvemos en la instancia. En consecuencia, declaramos la plena vigencia del II Convenio Colectivo General del Sector de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos respecto al Servicio de handling de RYANAIR en España".

Contra dicha sentencia se presenta ahora ante esta Sala Cuarta del TS por la empresa demandante recurso de casación que se funda en dos motivos, subdividido cada uno de ellos en varios submotivos. El recurso ha sido objeto de impugnación por las cuatro entidades codemandadas, así como por el Abogado del Estado, y se ha emitido el preceptivo Informe por el Ministerio Fiscal en el sentido de que el recurso debe ser declarado improcedente.

**TERCERO.-** El primer motivo del recurso se articula al amparo del artículo 207,d) de la LRJS –"error en la apreciación de la prueba basado en documentos que obren en autos"- y pretende tres revisiones de los hechos probados. Conviene recordar cual es la doctrina de esta Sala sobre las exigencias para que pueda prosperar la revisión de hechos probados en casación: "1º) *la equivocación del juzgador se desprenda de forma directa de un elemento de la prueba documental obrante en las actuaciones que tenga formalmente el carácter de documento y la eficacia probatoria propia de este medio de prueba, 2º) se señale por la parte recurrente el punto específico del contenido de cada documento que pone de relieve el error alegado, razonando así la pertinencia del motivo, mediante un análisis que muestre la correspondencia entre la declaración contenida en el documento y la rectificación que se propone, 3º) el error debe desprenderse de forma clara, directa e inequívoca del documento, sin necesidad de deducciones, conjeturas o suposiciones, 4º) el error debe ser trascendente en orden a alterar el sentido del fallo de la resolución recurrida, sin que pueda utilizarse para introducir calificaciones jurídicas predeterminantes del fallo*". (STS 8/2/2010, rec. 107/2009 y STS de 11/11/2010, rec. 153/2009, entre muchas otras).

Partiendo de dichos criterios, debemos analizar los tres submotivos planteados. El primero pretende que se adicione al hecho probado Cuarto de la sentencia recurrida lo siguiente: "<<el personal que presta servicios en España no tiene Convenio Colectivo propio ni rige su relación laboral por ninguna norma pactada>> proponiéndose como redacción alternativa del mismo la siguiente: <<Si bien el personal que presta servicios en España no está sujeto al ámbito de aplicación de un Convenio Colectivo ni rige su relación laboral por norma pactada, dicho personal tiene suscritos contratos de trabajo que establecen los términos y condiciones de trabajo de cada uno de los empleados de Ryanair en España y sus niveles salariales son equiparables a los establecidos en I Convenio Handling>>". Si lo que pretende decir el recurrente es que la empresa carece de Convenio Colectivo propio, se trata de un hecho aceptado por todos y no discutido, por lo que no procede su inclusión. Si lo que pretende el recurrente decir es que el Convenio Colectivo del sector no le es de aplicación, semejante afirmación sería predeterminante del fallo, lo que impide su aceptación. En cuanto a que la empresa rige sus relaciones laborales por contratos de trabajo suscritos con sus trabajadores, no es más que una de las dos formas –verbal o escrita- permitidas por el artículo 8 del ET. Y la afirmación de que "las condiciones de trabajo y sus niveles salariales son equiparables a los establecidos en el I Convenio Handling"(se supone que se refiere al II Convenio, que es sobre el que se debate), es algo que ni se ha discutido en el pleito ni es relevante para su solución. En cualquier caso, no deja de resultar sorprendente que se pretenda tal cosa cuando desde el primer párrafo de la demanda se justifica ésta afirmando que "el principio básico del modelo de negocio de RYANAIR es ofrecer a sus pasajeros los precios más económicos posibles en función de las circunstancias de las diversas rutas y momentos de cada temporada. Por esta razón, un pilar de su funcionamiento y de su posición competitiva es el control estricto y sistemático de los diversos costes que debe asumir una línea aérea". Y de ahí que se especifique en el punto quinto de la misma demanda que "los actos no conformes a Derecho ocasionados a RYANAIR" por aplicarle el discutido Convenio Colectivo del sector, consisten esencialmente en lo siguiente: "Así pues, la repercusión negativa que tienen dichos actos que, en términos de costes económicos, representa el CONVENIO COLECTIVO, se encuentra reflejada en los pluses y/o complementos salariales de nueva creación introducidos en el artículo 28 (titulado <Retribución variable>) de dicho CONVENIO COLECTIVO (.../...)".

En el segundo submotivo se pretende que se adicione un hecho probado que diga: <<El objeto social de ASEATA es el que aparece descrito en el artículo 2 de sus Estatutos Sociales consistiendo en la afiliación voluntaria de personas físicas o jurídicas que ejerzan, por sí o agrupada en otras empresas, la actividad referida en el artículo 1 de dichos Estatutos. Así, dicha actividad, en el referido artículo 1 se delimita como la de las empresas que gestionan la actividad del handling, tanto en propio como a terceros, entendiéndose como tal los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos a aeronaves, pasajeros, mercancías y correo>>. Efectivamente, ello es así, y así consta en el Documento nº 2 adjunto a la demanda, si bien más que "objeto social", lo que en el artículo 2, con remisión al artículo 1, de los Estatutos se

enumeran son las finalidades de la citada patronal. En cualquier caso, los citados Estatutos, en cuanto incorporados como documento anexo a la demanda, han sido tenidos en cuenta y valorados por el tribunal *a quo* y su inclusión expresa en los hechos probados solamente podría ser relevante para alterar el contenido del fallo si de ahí pudiera deducirse que la patronal firmante del discutido Convenio Colectivo tuviera un ámbito de actuación representativa completamente al margen de la actividad de handling, lo que, evidentemente, no es el caso.

Por la misma razón debe ser rechazado el tercer motivo que pretende se dé como probada una cuestión nueva y no discutida: cuales son las empresas de handling que son miembros de ASEATA. Con ello se pretende contradecir la afirmación que hace la sentencia recurrida de que “las grandes compañías de transporte aéreo en España, que realizan autohandling, aplican pacíficamente el convenio general del sector”, afirmación que es perfectamente compatible con el presunto hecho de que dichas “grandes compañías” –que no se dicen cuales son- no sean miembros de ASEATA, pues, tratándose de un convenio estatutario, lo relevante es que se encuentren en el ámbito de aplicación del Convenio, no que estén afiliadas a la asociación patronal firmante del mismo.

**CUARTO.-** El segundo motivo del recurso se pretende fundamentar en el artículo 207,e) de la LRJS: “infracción de las normas del ordenamiento jurídico o de la jurisprudencia que fueren aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate”. Desde hace años, la jurisprudencia de esta Sala Cuarta ha establecido con claridad cuáles son los requisitos para la correcta formalización de este trascendental motivo de casación, de acuerdo con el carácter excepcional de este recurso. Esa jurisprudencia ha cristalizado en el vigente artículo 210.2 de la LRJS que precisa los requisitos del escrito de formalización del recurso: “En el escrito se expresarán por separado, con el necesario rigor y claridad, cada uno de los motivos de casación, por el orden señalado en el artículo 207, razonando la pertinencia y fundamentación de los mismos y el contenido concreto de la infracción o vulneración cometidas, haciendo mención precisa de las normas sustantivas o procesales infringidas, así como, en el caso de invocación de quebranto de doctrina jurisprudencial, de las concretas resoluciones que establezcan la doctrina invocada (.../...)”.

Pues bien, el recurso en absoluto cumple, ni siquiera mínimamente, estos requisitos. En una “entrada” general a los motivos del recurso anuncia que el segundo motivo se destinará a “denunciar la infracción de lo dispuesto en los artículos 82 y siguientes” del Estatuto de los Trabajadores “y de las normas jurisprudenciales (*sic*) que más adelante se establecerán”. Pero cuando, páginas más adelante, se pasa a formalizar el motivo no se cita ni uno solo de los preceptos estatutarios previamente invocados que, como es sabido, contienen nada más y nada menos que toda la regulación sobre los convenios colectivos estatutarios. Y en cuanto a la jurisprudencia, se limita –en el primer submotivo- a intentar extraer de la STS de 5/3/2008 un pronunciamiento inexistente en la misma (como veremos más adelante) y –en el segundo submotivo- se limita a citar dos sentencias de esta Sala Cuarta, cuyos supuestos de hecho están muy alejados del caso de autos, sin hacer el



más mínimo esfuerzo para intentar argumentar por qué razón la doctrina de dichas sentencias se habría vulnerado por la sentencia recurrida, limitándose a decir: "reiterada jurisprudencia de la Sala a la que tengo el honor de dirigirme (entre otras, STS de 23 de junio de 1994 en el caso del Convenio General de la Construcción en relación con la actividad cementera, STS de 2 de diciembre de 1996 respecto al convenio de hostelería de Asturias y su extensión ilegítima a los geriátricos sin ánimo de lucro) entiende que la eventual extensión de unidades de negociación a sectores complementarios a los que no representan no es ajustada a derecho". Por lo que acabamos de decir, el motivo debe ser rechazado y, en definitiva, el recurso desestimado de plano. De lo contrario, esta Sala se vería constreñida a construir el recurso -para poder ulteriormente argumentar en torno a él- abandonando palmariamente su obligada imparcialidad.

**QUINTO.-** No obstante, y con la brevedad que impone lo que acabamos de decir, señalaremos que el recurrente divide este motivo en dos submotivos: el primero lo denomina "falta de legitimación de ASEATA, conforme a lo establecido en sus propios Estatutos sociales, para representar como patronal a las compañías aéreas que realizan autohandling". Para comprender lo que el recurrente quiere decir hay que saber que en el texto del artículo 3 del I Convenio del sector de handling, en el que se establece su ámbito funcional, no existía el segundo párrafo -que sí aparece en el II Convenio- en el que consta expresamente que en dicho ámbito deben entenderse también comprendidas las compañías que operan solamente en régimen de autohandling como es el caso de Ryanair. Esta inclusión expresa - como bien explica la sentencia recurrida- fue la respuesta que los negociadores del II Convenio dieron a la STS de 5/3/2008 (Rec. 23/2007) que declaró que el I Convenio no era aplicable a una empresa que realizaba autohandling pero no handling para terceros. Pero en dicha sentencia no se dice, como pretende RYANAIR, que los negociadores del I Convenio -y, concretamente, por la parte patronal, ASEATA- carezcan de legitimación para incluir en el ámbito funcional del Convenio a las empresas que solamente practiquen autohandling pero no handling para terceros. Lo que se dice por esa sentencia -haciendo una determinada interpretación del tenor literal del antiguo artículo 3, que la recurrente pretende erróneamente extrapolar a su interpretación de los Estatutos de ASEATA- es que esas empresas no estaban comprendidas en el ámbito funcional del I Convenio, no que no pudieran estarlo, por una presunta carencia de legitimación de sus negociadores. Pero ahora, evidentemente, sí están incluidas, pues así lo dice expresamente el nuevo artículo 3 del II Convenio del sector: de ahí que deba ser también rechazado el segundo submotivo, que dice así: "la actividad de autohandling como actividad con sustantividad propia no incluida dentro del ámbito de aplicación del II Convenio Colectivo". Y, desde luego, es completamente irrelevante que RYANAIR no pertenezca a ASEATA, puesto que la eficacia general de los convenios colectivos estatutarios en el ámbito funcional correspondiente deriva de la representación institucional conferida a los entes negociadores (sindicatos y asociaciones patronales) y no de la representación derivada de la afiliación de trabajadores y empresas a dichos entes negociadores.

Por lo expuesto, en nombre de S. M. El Rey y por la autoridad conferida por el pueblo español.

## FALLAMOS

Desestimamos el recurso de casación interpuesto por el Letrado D. Juan José Hita Fernández, en nombre y representación de RYANAIR LIMITED, contra la sentencia de la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, de fecha 13 de julio de 2012, dictada en autos número 119/12, en virtud de demanda formulada por RYANAIR LIMITED, contra SINDICATO USO; COMISIONES OBRERAS (CCOO); UNIÓN GENERAL DE LOS TRABAJADORES (UGT) y ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN AEROPUERTOS (ASEATA), sobre CONFLICTO COLECTIVO. Confirmamos la sentencia recurrida. Con imposición de costas a la empresa recurrente y pérdida del depósito constituido para recurrir.

Devuélvanse las actuaciones a la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional, con la certificación y comunicación de esta resolución.

Así por esta nuestra sentencia, que se insertará en la COLECCIÓN LEGISLATIVA, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

**PUBLICACIÓN.-** En el mismo día de la fecha fue leída y publicada la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Magistrado D. Manuel Ramón Alarcón Caracuel hallándose celebrando Audiencia Pública la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, de lo que como Secretario de la misma, certifico.