



TRABALHO, SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL E PLANEAMENTO E DAS INFRAESTRUTURAS

Portaria n.º 361/2017

de 24 de novembro

Portaria de extensão do contrato coletivo e sua alteração entre a AESH — Associação de Empresas do Sector de Handling e o Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos — SITAVA.

O contrato coletivo e sua alteração entre a AESH — Associação de Empresas do Sector de Handling e o Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos — SITAVA, publicados, respetivamente, no *Boletim do Trabalho e Emprego* (BTE), n.º 48, de 29 de dezembro de 2016, e n.º 13, de 8 de abril de 2017, abrangem as relações de trabalho entre empregadores que no território nacional se dediquem à atividade de serviços de assistência em escala nos aeroportos, correspondentes às categorias 1, 2, 3, 4 e 5, previstas no anexo I do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, com exceção dos serviços de limpeza a aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, de manutenção de linha e catering, e trabalhadores ao seu serviço, uns e outros representados pelas associações que o outorgaram.

As partes requereram a extensão da convenção às relações de trabalho entre empregadores e trabalhadores não representados pelas associações outorgantes que na respetiva área e âmbito exerçam a mesma atividade, observando

o disposto nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/2012, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 211, de 31 de outubro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 43/2014, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 122, de 27 de junho de 2014, doravante designada por RCM.

O apuramento do Relatório Único/Quadros de Pessoal disponível reporta-se ao ano de 2015 e a convenção objeto da presente extensão foi inicialmente publicada em 29 de dezembro de 2016, pelo que não é possível aferir através daquele instrumento os elementos necessários para o apuramento dos critérios previstos nas subalíneas *i)* e *ii)* da alínea *c)* do n.º 1 da RCM, nem efetuar o estudo de avaliação do impacto da extensão da tabela salarial. Não obstante, a parte empregadora subscritora da convenção demonstrou cumprir o requisito previsto na subalínea *i)* da alínea *c)* do n.º 1 da RCM, por ter ao seu serviço mais do 50 % dos trabalhadores do setor de atividade, no âmbito geográfico, pessoal e profissional de aplicação pretendido na extensão. Por outro lado, considerando que é o primeiro contrato coletivo para o setor de atividade de serviços de assistência em escala nos aeroportos, a extensão justifica-se porquanto tem, no plano social, o efeito de uniformizar as condições mínimas de trabalho dos trabalhadores e, no plano económico, o de aproximar as condições de concorrência entre empresas do mesmo setor.

A tabela salarial da convenção prevê retribuições inferiores ao valor da retribuição mínima mensal garantida (RMMG) em vigor. Considerando que a RMMG pode ser objeto de reduções relacionadas com o trabalhador, de acordo com o artigo 275.º do Código do Trabalho, as

referidas retribuições apenas são objeto de extensão para abranger situações em que a RMMG resultante da redução seja inferior àquelas.

Considerando que a convenção coletiva regula diversas condições de trabalho, procede-se à ressalva genérica da extensão de cláusulas contrárias a normas legais imperativas.

Embora a convenção tenha área nacional, a extensão de convenções coletivas nas Regiões Autónomas compete aos respetivos Governos Regionais, pelo que a extensão apenas é aplicável no território do continente.

Foi publicado o aviso relativo ao projeto da presente extensão no BTE, n.º 18, de 15 de maio de 2017, na sequência do qual deduziram oposição a RENA — Associação Representativa das Empresas de Navegação Aérea (atualmente denominada por RENA — Associação das Companhias Aéreas em Portugal), Portway — Handling de Portugal, S. A., Swissport Portugal, S. A., Ryanair Designated Activity Company — Sucursal em Portugal, Swiss International Air Lines, Ltd., Austrian Airlines, United Airlines, Inc. (Sucursal Portuguesa), Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, LGSP — Lufthansa Ground Services Portugal, Unip. L.^{da}, Brussels Airlines, International Customer Support, Unipessoal, L.^{da} e a Easyjet Airline Company Limited.

Em síntese, alegam as oponentes que: *i*) não existem circunstâncias sociais e económicas que justifiquem a emissão da portaria de extensão; *ii*) a AESH não tem ao seu serviço mais de 50 % dos trabalhadores no setor de atividade de assistência em escala; *iii*) a convenção a estender não se aplica às empresas representadas pela AESH, que têm convenções coletivas próprias, e o pedido de extensão visa apenas o aumento exponencial dos custos no setor e, conseqüentemente, a regulação artificial do mercado; *iv*) a extensão não pode abranger as companhias aéreas que tenham serviços de autoassistência em escala.

Alega ainda a Portway que tem Acordo de empresa celebrado com o SINTAC — Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Aviação Civil, o Sindicato Democrático dos Trabalhadores dos Aeroportos e Aviação — SINDAV e o STHA — Sindicatos dos Técnicos de Handling de Aeroportos, publicado no BTE, n.º 32, de 29 de agosto de 2016, que considera ser globalmente mais favorável e do qual pretende a emissão de portaria de extensão com vista à uniformização da aplicação das mesmas normas no seio da empresa.

Quanto a este último argumento, assinala-se que a presente extensão não se aplica às relações de trabalho entre empresas do mesmo setor de atividade e trabalhadores ao seu serviço abrangidas por regulamentação coletiva própria, por força do princípio da subsidiariedade das portarias de extensão, previsto no artigo 515.º do Código do Trabalho.

Relativamente ao argumento no sentido da inexistência de representatividade da AESH, refere-se que a associação apresentou argumentação com os critérios que relevaram para o cômputo da representatividade que invoca: designadamente os números respeitantes aos trabalhadores das categorias previstas na convenção, ao serviço das principais empresas do setor do handling a operar no território nacional e que prestem serviços com caráter permanente, excluindo os recrutados por curto período para situações pontuais. Com efeito, a presente portaria visa apenas os trabalhadores do mesmo âmbito profissional previsto na convenção, afetos às empresas que se dediquem à atividade

de serviços de handling. Não obstante a inexistência de informação que possibilite o estudo económico do impacto da tabela salarial, a extensão justifica-se porquanto tem, no plano social, o efeito de uniformizar as condições mínimas de trabalho dos trabalhadores e, no plano económico, o de aproximar as condições de concorrência entre empresas do mesmo setor, observando-se deste modo a ponderação das circunstâncias sociais e económicas que a justificam, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 514.º do Código do Trabalho.

Quanto ao argumento de que a convenção não se aplica aos empregadores representados pela AESH e que a portaria de extensão permite assim o aumento dos custos para as demais empresas e, conseqüentemente, a regulação artificial do mercado, não se afigura verosímil. Se por um lado, a existência do contrato coletivo em apreço não impede que os empregadores representados celebrem acordos de empresa, por outro, os empregadores abrangidos pela extensão também não estão impedidos de o fazer. Na verdade, não desconhecem as oponentes que mediante a celebração de convenção coletiva podem regular as condições de trabalho aplicáveis à sua atividade, como já sucede no caso do acordo coletivo (AC) das empresas de transporte aéreo, publicado no BTE n.º 35, de 22 de setembro de 1996, e dos acordos de empresa da Portway e da Easyjet. Ainda assim, o contrato coletivo em apreço aplica-se às empresas filiadas na AESH nas matérias não reguladas nos acordos de empresa e estes, por sua vez, regulam, também, outras matérias não previstas naquele. Por exemplo, o AE celebrado pela SPdH e várias associações sindicais prevê uma série de cláusulas com impacto pecuniário que não se encontram no clausulado do contrato coletivo, nomeadamente, relativas a anuidades, retribuição do trabalho noturno, abono para falhas, subsídio por condições especiais de trabalho, subsídio de refeição, prémio de distribuição de lucros, comparticipação nas despesas de infântário, subsídio para educação especial, subsídio para material escolar, entre outros, que justificam de certo modo a cláusula de preferência pelo AE prevista no contrato coletivo, o que não contraria o disposto no artigo 482.º do Código do Trabalho. Todavia, atendendo a que a alegação se funda em motivos económicos, a presente portaria é emitida nos termos do n.º 1 do artigo 516.º do Código do Trabalho.

No que concerne ao argumento de que a portaria de extensão não pode abranger as companhias aéreas que prestem serviços de assistência em escala, clarifica-se que existindo o referido AC entre várias companhias aéreas e o SITAVA, as mesmas estão automaticamente excluídas do âmbito da presente extensão por força do artigo 515.º do Código do Trabalho, uma vez que o âmbito profissional incide também sobre a atividade de assistência em escala, não carecendo por isso de norma expressa no articulado da portaria. Não obstante, atendendo a que o AC tem portaria de extensão e as companhias aéreas com serviços de autoassistência em escala que não o subscreveram podem ser abrangidas, em concorrência, pela presente extensão; considerando que cabe à RENA a defesa dos direitos e interesses dos empregadores nela filiados que se dediquem à atividade de transporte aéreo, com ou sem a atividade de assistência em escala como atividade complementar; considerando a existência de oposição daquela à emissão da extensão e que, posteriormente, foi celebrado contrato coletivo entre a mesma associação de empregadores e o SITAVA e outro, publicado no BTE, n.º 38, de 15 de

outubro de 2017, para o setor de atividade de transporte aéreo, com ou sem autoassistência em escala; procede-se à exclusão expressa dos empregadores filiados na RENA do âmbito da extensão.

Finalmente, a alegação da inexistência de fundamento no projeto de portaria para a sua emissão não tem cabimento. Na nota justificativa que o acompanha constam os fundamentos da intenção de se proceder à emissão da extensão, de acordo com a ponderação exigida no n.º 2 do artigo 514.º do Código do Trabalho, além dos critérios previstos no n.º 1 da RCM e demais regras do Código do Procedimento Administrativo, subsidiariamente aplicáveis.

Nestes termos, ponderadas as circunstâncias sociais e económicas justificativas da extensão, de acordo com o n.º 2 do artigo 514.º do Código do Trabalho e observados os critérios necessários para o alargamento das condições de trabalho previstas em convenção coletiva, nomeadamente o critério previsto na subalínea *i*) da alínea *c*) do n.º 1 da RCM, promove-se a extensão do contrato coletivo em causa e sua alteração.

Assim, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Emprego, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 1300/2016, de 13 de janeiro de 2016, do Ministro do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 18, de 27 de janeiro de 2016, e pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, no exercício das competências delegadas pelo Despacho n.º 9973-C/2017, de 13 de novembro de 2017, do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, publicado no *Diário da República*, na 2.ª série, n.º 222, de 17 novembro de 2017, ao abrigo do artigo 514.º e do n.º 1 do artigo 516.º do Código do Trabalho e da Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/2012, de 31 de outubro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 43/2014, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 122, de 27 de junho de 2014, o seguinte:

Artigo 1.º

1 — As condições de trabalho constantes do contrato coletivo e sua alteração entre a AESH — Associação de Empresas do Sector de Handling e o Sindicato dos Trabalhadores da Aviação e Aeroportos — SITAVA, publicadas, respetivamente, no *Boletim do Trabalho e Emprego* (BTE),

n.º 48, de 29 de dezembro de 2016 e BTE, n.º 13, de 8 de abril de 2017, são estendidas no território do continente:

a) Às relações de trabalho entre empregadores não filiados na associação de empregadores outorgante que se dediquem à atividade de serviços de assistência em escala nos aeroportos, correspondentes às categorias 1, 2, 3, 4 e 5, previstas no anexo I do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, com exceção dos serviços de limpeza a aeronaves, abastecimento de combustível e lubrificantes, de manutenção de linha e catering, e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas na convenção;

b) Às relações de trabalho entre empregadores filiados na associação de empregadores outorgante que exerçam a atividade económica referida na alínea anterior e trabalhadores ao seu serviço, das profissões e categorias profissionais previstas na convenção, não filiados na associação sindical outorgante.

2 — O disposto na alínea *a)* do número anterior não é aplicável aos empregadores filiados na RENA — Associação das Companhias Aéreas em Portugal.

3 — As retribuições da tabela salarial inferiores à retribuição mínima mensal garantida apenas são objeto de extensão nas situações em que sejam superiores à retribuição mínima mensal garantida resultante de redução relacionada com o trabalhador, de acordo com o artigo 275.º do Código do Trabalho.

4 — Não são objeto de extensão as cláusulas contrárias a normas legais imperativas.

Artigo 2.º

1 — A presente portaria entra em vigor no quinto dia após a sua publicação no *Diário da República*.

2 — A tabela salarial e cláusulas de natureza pecuniária, em vigor, previstas na convenção produzem efeitos a partir do primeiro dia do mês da publicação da presente portaria.

Em 20 de novembro de 2017.

O Secretário de Estado do Emprego, *Miguel Filipe Pardal Cabrita*. — O Secretário de Estado das Infraestruturas, *Guilherme Waldemar Goulão dos Reis d'Oliveira Martins*.