



1		ÍNDICE:
2	I.	INTRODUCCIÓN
3	II.	MARCO INTERNACIONAL
4	III.	MARCO EUROPEO
5	IV.	MARCO NACIONAL
6	V.	CONTROL DE TRÁFICO AÉREO
7	VI.	COMBUSTIBLE
8	VII.	INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS
9	VIII.	EMPRESAS DE BAJO COSTE “LOW COST”
10	IX.	MARCO NORMATIVO
11	X.	ASISTENCIA EN ESCALA – “HANDLING”
12	XI.	MANTENIMIENTO DE AVIONES
13	XII.	NEGOCIACIÓN COLECTIVA
14	XIII.	SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE
15		

1

POLÍTICA SECTORIAL SECTOR AÉREO

2 I INTRODUCCIÓN

3 Para un mejor desarrollo y posterior conocimiento, es conveniente transcribir
4 el devenir de los acontecimientos en nuestro Sector en los últimos años, su
5 comportamiento y las causas que lo han propiciado.

6 Viniendo de un ciclo alcista y con planes de expansión ante la bonanza
7 económica de muchas de sus empresas (toma de posición ante futuras fusiones
8 y alianzas) debido a un aumento de la demanda, se entra drásticamente en un
9 ciclo recesivo a partir de los actos terroristas del 11 de Septiembre de 2001,
10 que dejan al descubierto la crisis y los problemas estructurales del Sector
11 Aéreo y de las Compañías que lo componen. Estas afrontan la situación con
12 replanteamientos de su estrategia global en temas importantes tales como:

- 13 • Políticas Comerciales.
- 14 • Renovación de Flotas.
- 15 • Reducción de Costes.

16 También afectan aspectos relevantes que tienen otras causas no gestionables
17 por las mismas, pero que inciden de una manera negativa en sus cuentas de
18 resultados, donde cabe destacar:

- 19 • Infraestructuras Aeroportuarias Insuficientes.
- 20 • Control de Tráfico Aéreo Saturado y Mal Gestionado.
- 21 • Tasas Elevadas y no Acordes a la Situación del Sector.
- 22 • Carencias en la Seguridad Aérea y en Infraestructuras Aeroportuarias.

23 Desde el 11 de Septiembre de 2001, 270 Compañías de 143 países han perdido
24 más de 30.000 millones de dólares. La situación es impactante, no sólo por los
25 números, sino por lo social y humano. 400.000 empleos perdidos en el sector
26 aeronáutico de todo el mundo, de los cuales, la mitad han sido en compañías
27 aéreas.

28 Todos los procedimientos de seguridad se han revisado y cambiado, los que
29 han supuesto nuevos gastos y en muchos casos molestias para los clientes que
30 en un porcentaje significativo han optado en viajar en medios alternativos de
31 transporte.

32 Cabe resaltar en este período, la desaparición de Compañías de Bandera como
33 **SWISSAIR** o **SABENA**, o la operación en quiebra (gracias a las leyes
34 norteamericanas) de **UNITED**, **CONTINENTAL**, etc.

35 En el año 2002 la fiebre asiática y en el 2003; la guerra de Irak vuelven a
36 incidir de forma negativa en la cuenta de resultados de las Compañías de
37 transporte aéreo y ponen a prueba la capacidad de reacción y recuperación de

1 éstas, en un entorno nuevo, no solo de plena competencia, sino que en el que
2 los Estados, sean o no accionistas, no pueden acudir en ayuda de las Empresas
3 para cubrir pérdidas.

4 Los datos publicados revelan un incremento considerable de las compañías
5 que están en pérdidas con respecto al año 2002.

6 En el año 2004, el progresivo y significativo incremento en el precio del
7 petróleo, como el aumento de la oferta y la fuerte competencia de las
8 Operadoras de Bajo Coste propician una situación generalizada de pérdidas en
9 la mayoría de las líneas tradicionales o de red, y que intentan hacer frente a
10 esta situación mediante:

- 11 • Reducción de la Capacidad y Cierre de Rutas.
- 12 • Reducción de las Comisiones a las Agencias.
- 13 • Reducción en el Servicio a Bordo; Cobro del Catering.
- 14 • Reducción de las Tarifas; Modificación de la Estructura de Tarifas.
- 15 • Reducción de Empleados; Congelaciones de Contrataciones, Bajas
16 Forzosas, Jubilaciones Anticipadas.
- 17 • Reducción y Congelación de los Salarios; Congelación de Promociones
18 y Progresiones.
- 19 • Reducción de Beneficios Sociales.

20 Es relevante durante este período el posicionamiento, las alianzas estratégicas
21 y la incipiente fusión de compañías que, sin ninguna duda, marcan una
22 tendencia de futuro y, que quizás, sea la única posibilidad de sobrevivir para
23 muchas compañías aéreas que, por sí solas, estarían abocadas a la
24 desaparición.

25 Cabe resaltar la fusión de **AIR FRANCE/KLM, LUFTHANSA/SWISS** y
26 con otra fórmula **BRITISH/IBERIA**.

27 Que el transporte aéreo vive desde hace algunos años una situación convulsa,
28 nadie lo niega. Fusiones, Alianzas, Absorciones, Operadoras de Bajo Coste
29 (OBC), son términos nuevos que hemos de incorporar a nuestro vocabulario,
30 así como familiarizarnos con frases como: Reducción de capacidad,
31 Reducción de Tarifas, Reducciones de Comisiones a Agencias y Reducción
32 de Empleo.

33 Respecto a la problemática del Handling, el Transporte Aéreo atraviesa un
34 período de incertidumbre, debido a la liberalización de la prestación de este
35 servicio.

36 La Directiva 96/67/CEE, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra
37 en los Aeropuertos de la Comunidad, estableció el marco regulador de la
38 prestación de dichos servicios en los Estados miembros. La Norma
39 Comunitaria, parte del carácter indispensable de la asistencia en tierra para el

1 correcto funcionamiento del Transporte Aéreo y la utilización eficaz de las
2 infraestructuras aeroportuarias.

3 Se orienta a su apertura al mercado en régimen **LIBRE COMPETENCIA** de
4 forma progresiva y adaptada a las necesidades del Sector.

5 El R.D. 1161/95, por el que se incorpora al Ordenamiento Español la Directiva
6 Comunitaria, establece los requisitos exigibles para el ejercicio de la asistencia
7 en los aeropuertos de interés general.

8 Se liberaliza el régimen de prestación de dichos servicios, y se regula y limita
9 el número de agentes en función de la capacidad, seguridad, y otras
10 condiciones propias de cada aeropuerto; así como se encomienda a AENA la
11 gestión de las infraestructuras aeroportuarias que, por la complejidad, coste
12 económico, o impacto en el medio ambiente, deban mantenerse bajo la
13 responsabilidad de la autoridad aeroportuaria.

14 Como síntesis, la Comisión Europea considera que el objetivo de la Directiva
15 96/67 es, precisamente, fomentar la competencia en mercados anteriormente
16 cerrados y de tipo monopolístico, reducción de los costes de explotación de las
17 Compañías Aéreas, y mejorando la calidad de los servicios prestado a los
18 usuarios de los aeropuertos.

19 Sin ninguna duda, estas situaciones en el Transporte Aéreo y en el Handling,
20 provocan un impacto negativo sobre el empleo, las condiciones de trabajo y la
21 negociación colectiva en el Sector Aéreo, repercutiendo de forma negativa en
22 la Acción Sindical de nuestro Sector. Si a esto le añadimos que por primera
23 vez en muchos años existe un oscurantismo y falta de diálogo con la
24 Administración Central, desde UGT tememos que este proceso pueda traer
25 más precariedad en el empleo y en las condiciones laborales de los
26 trabajadores.

27 A esta falta de transparencia y diálogo por parte de la Administración, hay que
28 añadir la situación de indefensión en la que se encuentran los trabajadores,
29 como consecuencia de las resoluciones judiciales que han anulado los
30 acuerdos establecidos en su momento entre los interlocutores sociales, para el
31 establecimiento de fórmulas que garantizaran el empleo.

32 Ante esta situación UGT está dispuesta a hacer **LO NECESARIO, Y CON EL**
33 **GRADO DE CONTUNDENCIA ADECUADO** para dejar clara la necesidad
34 de abrir mesas de negociación entre Empresas, Administración y Sindicatos,
35 con el objetivo de buscar fórmulas que garanticen la viabilidad de las
36 Empresas, el empleo y las condiciones laborales vigentes.

37 **II MARCO INTERNACIONAL**

38 Las alianzas aéreas que surgieron en la década de los 90, a día de hoy,
39 transcurridos 15 años y después de atravesar la grave crisis de los atentados

1 del 2001, el desplome de la demanda asiática del 2002 y la guerra de Irak de
2 2003, parece que salen de su letargo.

3 Si bien es una realidad la recuperación del tráfico, no lo es su rentabilidad. El
4 *YIELD* (ingreso medio por pasajero transportado), que mide la rentabilidad del
5 negocio, está en declive pese al aumento de la demanda y al recorte de costes
6 generalizado.

7 Las grandes amenazas para las **TRES ALIANZAS** que existen y, por ende, a
8 las compañías que las conforman, se concretan en tres aspectos
9 fundamentales:

- 10 • Situación Aerolíneas tradicionales americanas, que no levantan cabeza.
- 11 • Precio del petróleo caprichosamente variable.
- 12 • Competencia de compañías de bajo coste, que comienzan a ofertar vuelos
13 transatlánticos.

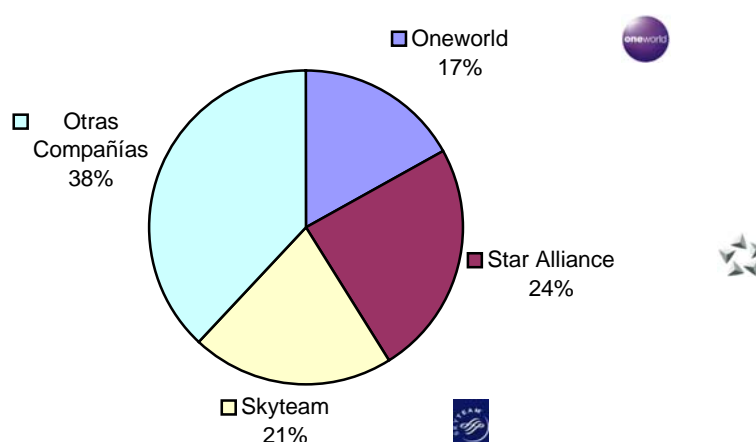
14 Tres alianzas, tres liderazgos distintos

- 15 • **Oneworld es líder en beneficios**


ALIANZA	INGRESOS	BENEFICIOS OPERATIVOS	BENEFICIOS NETOS	EMPLEADOS
ONEWORLD	50.489	879	- 329	260.351
SKYTEAM	65.066	- 884	- 1.207	300.682
STAR	87.015	- 48	- 5.792	281.733

16 *[^]*En millones de dólares*

- 17 • **Star Alliance, la primera en asientos ofertados**



1 Skyteam, líder en salidas diarias

DATOS			
Año de fundación	2000	1999	1997
Cías. Asociadas	9	8	16
Destinos	658	571	755
Países	137	135	132
Salidas diarias	14.320	7.909	14.048
Salas	390	380	575
Pasajeros	341 Mill.	218 Mill.	360 Mill.
% Oferta Asientos	21%	17%	24%

3

5 Star Alliance



6 Actualmente, acapara una cuota de mercado mundial cercana al 26%, y
7 ocupa la primera posición al ser la que más ha crecido. Es líder en rutas entre
8 Europa y Asia. Surge de la suma de la americana United con el coloso alemán
9 Lufthansa. Desde su constitución, otras aerolíneas de menor envergadura se
10 han sumado al proyecto de red global, destacando el pabellón asiático formado
11 por cinco compañías de primer orden.

12 Star Alliance cuenta con 16 miembros: Air Canadá, Air New Zealand, ANA,
13 Asigna Airlines, Austrian, Bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS,
14 Singapore Airlines, Spanair, Thai Airways Internacional, United, US Airways,
15 Varig y TAP desde diciembre de 2004. A corto plazo se unirán South African
16 Airways, Blue 1, Croatia Airlines y Adria Airways.

17 Esta alianza, además de buscar los beneficios de la unión entre compañías,
18 parece haberse orientado a maximizar las ventajas de acometer operaciones
19 conjuntas de compra en bloque y como mayorista tales como la adquisición
20 conjunta de aviones o combustible. El resultado ha sido, un ahorro para las
21 compañías de 50 millones de dólares en los últimos tres años.

22 Hay que recordar, que bajo el liderazgo de Lufthansa este grupo cuyos
23 miembros son de América, Europa y Asia, padecieron tanto los estragos de la
24 crisis del 2001 como los de la fiebre asiática. Hoy su salud, aunque no pelagra
25 por las esperanzas del mercado asiático, en donde Star Alliance está ya
26 perfectamente posicionada y parte con ventaja frente a las demás alianzas, no
27 rebosa vitalidad sobre todo por la inestabilidad de United que sigue con un
28 plan para evitar la quiebra y US Airways, séptima aerolínea americana, que se
29 enfrenta también a recortes de salarios y medidas para sobrevivir.

1

2 **Skyteam**



3

4 En esta alianza no existen lazos económicos ni accionariales entre sus
5 miembros, sino exclusivamente relaciones comerciales que permiten ofrecer a
6 los pasajeros una red global de destinos y ventajas como líder de las rutas que
7 unen Europa y Estados Unidos.

8 Skyteam está formada por Aeroméxico, Air France-KLM, Alitalia,
9 Continental, CSA Czech Airlines, Delta Airlines, Corean Air, y Northwest. Y
10 en el seno de Skyteam es donde se han producido actualmente las mayores
11 transformaciones, esencialmente en sus dos puntales: la hoy macro aerolínea
12 Air France-KLM y la americana Delta Airlines, que vive una mala situación,
13 casi agonizante.

14 La fusión galo holandesa representa un modelo de integración diferente y nada
15 convencional, ya que ambas mantienen sus marcas para no perder derechos de
16 vuelo, permitiendo así sortear los rígidos vericuetos que imponen los acuerdos
17 bilaterales con países fuera de la UE, poco acordes con la desregulación del
18 Sector.

19 Están gestionando bien la suma de sus mercados: aumentaron la actividad de
20 transportes de pasajeros en un 6,9% en diciembre pasado respecto al mismo
21 mes de 2003. Asimismo, sus resultados de 2004, según el avance publicado
22 son muy positivos.

23 Respecto a la influencia de la crisis que viven sus aerolíneas americanas
24 (Northwest, Continental y Delta), que no están afectando a la alianza, ya que
25 no se trata de “joint venture”. No obstante, el capítulo trágico que vive Delta,
26 que pervive bajo la amenaza de quiebra, y que en un intento a la desesperada
27 ha reducido el precio de sus billetes hasta un 60%, es considerable y muy
28 preocupante.

30

32 **Oneworld**



33 Constituida en origen alrededor de British Airways y American Airlines, esta
34 alianza parece que tienen un especial ángel de la guarda ante lo que está
35 lloviendo. Es significativo que sólo ella haya obtenido beneficios operativos
36 en el año 2004. A ello habría que sumar el acierto que supone contar con la
37 española Iberia, que posee la llave del mercado latinoamericano. No hay que
38 olvidar que si Iberia se sumara a British estarían por delante de la fusión Air
39 France-KLM. Como punto cuestionable, en función de la tendencia, cabe

1 reseñar que es la única alianza que no tiene ningún socio asiático, salvo
2 Cathay, a caballo entre oriente y occidente.

3 Actualmente forman parte de esta alianza, Cathay Pacific, Finnair, Lan Chile,
4 Quantas, British, Iberia, Air Lingus, aún no privatizada y con serios
5 problemas, y la maltrecha American, que está pasando una mala racha.

6 Intercambian acciones y procedimientos, realizan la venta en común de sus
7 productos y colaboran a través de sistemas de tecnología única. En cuanto al
8 uso de sus medios técnicos, Oneworld se ha visto favorecida por el hecho de
9 que casi todos sus miembros estén integrados en el sistema Amadeus de
10 reservas, y también ha sido pionera en establecer el ciberticket (billetes sin
11 papel) para los trayectos de sus miembros.

12 A diferencia de Star Alliance, no compran en común. Argumentan que cada
13 miembro de la alianza tiene la suficiente capacidad de compra, por lo que
14 optan por constituir un comité que coordina el tipo de aviones de las diferentes
15 flotas.

16 Así pues, Oneworld sería a modo de ejemplo comparativo, lo que conocemos
17 como un estado soberano que a su vez alberga en su seno, un conjunto de
18 autonomías con sus propias competencias. Es la alianza de los
19 independientemente interdependientes.

20 Los lazos entre compañías sobrepasan en muchos casos la mera conveniencia
21 de la unión; se convierten en lazos consanguíneos. Es el caso de la
22 participación de las fundadoras, British y American, en el accionariado de
23 otras –en Iberia con un 10%- y también la inclusión en Quantas.

24 Hay que recordar que Iberia se incorporó a Oneworld, entre otras razones,
25 merced al acuerdo con American Airlines, que les permitía a éstos negociar en
26 mejor posición frente a los británicos. Pero ahora son British e Iberia las que
27 cierran lazos más profundos ante la debilidad en la que se encuentra American
28 tras la crisis del 11-S. Hoy cabe preguntarse que ocurriría si, como ha
29 anunciado, Iberia compra una compañía americana. Parece lógico pensar que
30 la unión con British aumentaría y que el peso de Iberia crecería aún más en la
31 alianza. ¿Y si además esta compra fuera de una compañía mejicana? Iberia
32 sigue muy de cerca la privatización de Aeromexico y Mexicana de Aviación.
33 Este país podría ser uno de los destinos de la inversión. De ser así, cabría
34 pensar que Iberia podría afrontar una interesante inversión en el mercado
35 norteamericano, lo que tendría repercusiones en la posición de American en la
36 alianza. Otra futurible salida, es que Iberia se lanzase a crear filiales
37 transfronterizas, tales como apuntan movimientos de compañías como Lan
38 Chile, cuyas operaciones vigila la española muy de cerca y con gran interés.

39 El 1 de Enero de 2005, British e Iberia han afianzado su alianza estratégica
40 con la creación de cuentas conjuntas de explotación y reparto de beneficios de

1 sus respectivas operaciones en las rutas troncales entre España y Reino
2 Unido. El siguiente paso será formalizar el reparto ya natural de rutas: Iberia
3 controla las que une Europa y Latinoamérica y British está centrada en el
4 mercado asiático y la zona del Atlántico Norte.

5 Además, en Noviembre de 2004, el Consejero Delegado de Iberia, declaró al
6 diario Expansión que consideraba “posible” un futuro intercambio accionarial
7 o un aumento de la participación de British en Iberia. Y es que, con
8 independencia del ritmo que alcance su estrecha colaboración, la buena
9 marcha del matrimonio Air France-KLM están obligando a las demás a la
10 toma de decisiones.

11 Por último, Iberia ha abierto para sus compañeros de alianza una baza decisiva
12 para crecer en Europa con la adjudicación de la nueva Terminal de Barajas, la
13 T4, un “hub” de distribución vital para la alianza, ya que el resto de los
14 aeropuertos europeos apenas tienen posibilidad de crecer.

15 Las grandes alianzas ganan protagonismo en estos años como herramienta
16 para afrontar mejor las dificultades y amenazas derivadas de los vaivenes de la
17 demanda, la imprevisible marcha del precio de los combustibles o de la
18 competencia plena y fuerte de las “low cost”, dispuestas a ofrecer también
19 vuelos transatlánticos.

20 **III MARCO EUROPEO**

21 Está configurado principalmente por las compañías aéreas integradas dentro
22 de la AEA (Asociación Europea de Líneas Aéreas), creada en 1952 siendo los
23 datos más significativos los siguientes:

- 24 ■ Está integrada por 31 compañías.
- 25 ■ Cuentan con 2195 aviones de diferentes flotas.
- 26 ■ Proporcionan empleo directo a 170.000 trabajadores.
- 27 ■ En el año 2004, se transportaron 300 millones de pasajeros.

28 Dentro de este marco las más importantes son:

29 - LUFTHANSA 387 aviones y 45,4 millones de pasajeros transportados
30 en 2004

31 - BRITISH 286 aviones y 36,7 millones de pasajeros “

32 - AIR FRANCE 357 aviones y 43,0 millones de pasajeros “

33 - IBERIA 219 aviones y 30,5 millones de pasajeros “

34 En la Asociación Europea de Tarifas Reducidas (ELFFAA) se juntan las “low
35 cost”: Ryanair, Air Berlín, BasiqAir, Transavia, Sky Europe, Sverige Flyg,
36 Volareweb, Sterling, Hapag-Lloyd Express, etc.

1 **IV MARCO NACIONAL**

2 El transporte regular en España está principalmente conformado por:

	Trabajadores	Tierra	Vuelo
4 IBERIA	26.202	19.824	6378
5 AIR NOSTRUM	1.760	881	879
6 SPANAIR	2.904		
7 AIR EUROPA	2.356		
8 BINTER	165		

9 El siguiente cuadro indica la evolución de la cuota de mercado en España:

10 **MERCADO TOTAL (%)**

	Enero 2005	Enero 2004	DIF. ABS.
Doméstico – Pasajeros AENA			
Iberia (IB+A.Nostrum)	52,2	56,0	- 3,8
Spanair	14,1	13,8	0,3
Air Europa	16,7	15,4	1,3
Binter Canarias	7,1	7,4	- 0,3
Air Berlín	3,9	4,1	- 0,2
España/Europa – Pasajeros Aena			
Iberia (IB+A.Nostrum)	11,4	12,1	- 0,7
Air France	2,5	2,8	- 0,3
British Airways	3,1	3,1	0,0
Lufthansa	2,1	2,1	0,0
Alitalia	1,7	1,5	0,2
Easy Jet	7,7	7,6	0,1
Air Berlin	5,7	5,4	0,3
Britania	4,4	5,3	- 0,9
Rynair	6,3	2,9	3,4
España/Europa – Pasajeros MIDT (*)			
Iberia (IB+A.Nostrum)	38,4	39,3	- 0,9
Air France	8,6	9,5	- 0,9
British Airways	6,8	6,8	0,0
Lufthansa	6,7	6,8	- 0,1
Alitalia	6,7	5,9	0,8
España/América Latina–Pasajeros MIDT (*)			
Iberia	38,7	40,3	- 1,6
Air Europa	9,2	9,8	- 0,6
Aerolíneas Argentinas	9,9	9,0	0,9
Avianca	4,2	4,6	- 0,4
KLM	1,2	1,8	- 0,6
Europa/América Latina (EURCON)–Pax MIDT (*)			
Iberia	17,1	16,5	0,6
Air France	10,9	11,6	- 0,7
KLM	5,6	6,4	- 0,8
British Airways	6,9	6,6	0,3
Lufthansa	6,6	7,6	- 1,0

1 **V. GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO (ATC)**

2 La congestión sigue siendo el mayor reto a largo plazo del transporte aéreo, y
3 reduce la eficacia de las compañías aéreas y operadores de aeropuertos, con
4 una pérdida masiva de energía y materiales. Estudios hechos por la UE y la
5 Comisión de Revisión de la Actuación de Eurocontrol revelan que el coste de
6 los retrasos por control del tráfico aéreo, en Europa es de 5.700 millones de
7 euros al año para las aerolíneas y sus clientes. El problema subyacente de la
8 gestión del tráfico aéreo es el mosaico de autoridades nacionales individuales
9 de la red del control del tráfico aéreo, que continua restringiendo la posibilidad
10 de Europa de tomar acciones paneuropeas para combatir la congestión y
11 planificar de forma eficaz y dinámica la demanda del tráfico aéreo.

12 El transporte aéreo en Europa también padece un espacio aéreo fragmentado,
13 la ausencia del uso común de las fuentes de datos del ATC, la falta de soporte
14 automatizado, el sistema de aproximación no es cooperativo y no existen
15 incentivos para ajustar los costes de la eficacia a través de la competencia. Los
16 usuarios del espacio aéreo no pueden reclamar compensaciones por los
17 retrasos y los incrementos en los costes operacionales resultantes debidos a
18 una Gestión del Tráfico Aéreo ineficaz.

19 La actividad de las líneas aéreas ha sido liberalizada en Europa, pero esto no
20 es así para la actividad de las compañías que ofrecen sus servicios y permiten
21 operar a las líneas aéreas, como el Control de Trafico Aéreo, los Aeropuertos
22 o los Sistemas Informatizados de Reservas. “Estos servicios disfrutan de un
23 poder oligopólico en el mercado, lo que conlleva incrementos de costes a las
24 líneas aéreas, sin que tenga que ver en esto que operen punto a punto o en una
25 red.

26 En el aire, la gestión del tráfico aéreo está fragmentada a lo largo de las
27 fronteras nacionales. Debe imponerse el Cielo Único Europeo, con medidas
28 especialmente definidas para evitar retrasos, mejorar la eficiencia ecológica y
29 reducir el coste para sus utilizadores. En definitiva se hace necesario:

- 30 ■ Reforma de la Gestión del Tráfico Aéreo Europeo.
- 31 ■ Mejorar la coordinación entre los centros de control y unificar los
32 sistemas operativos, lenguajes de programación, etc.
- 33 ■ Coordinarse de forma apropiada, las necesidades civiles y militares de
34 los distintos países.

35 **VI COMBUSTIBLE**

36 Un capítulo importantísimo en las cuentas de resultados de las compañías
37 aéreas es el precio del combustible y su variación en el tiempo. En los últimos
38 meses ha sido noticia la subida del precio del combustible, que ha venido a
39 sumarse a los problemas que ya arrastraban las aerolíneas y a aumentar las
40 incertidumbres sobre su futuro.

1 Según la IATA el coste del combustible del conjunto de la industria de
2 transporte aéreo sobrepasara, en 2005, los 76.000 millones de dólares. La
3 asociación estima que, a pesar de la agresiva reducción de costes que han
4 llevado a cabo las aerolíneas y a pesar de que el tráfico de pasajeros se ha
5 incrementado en un 7,3 % durante los dos primeros meses del año respecto al
6 mismo periodo de 2003, este año, “será un nuevo año de perdidas para la
7 industria aérea” Perdidas que IATA ha calculado en 5.500 millones de dólares
8 (4.265 millones de euros) al precio de 43 dólares el barril, (previsión optimista
9 teniendo en cuenta que, al cierre del 4 de abril de 2005 este precio era de 56,23
10 dólares y que, en ese día, llego a cotizar a 57,65, el mayor valor alcanzado
11 desde que empezó a cotizar en 1998 y casi el doble que hace un año). Con
12 estas cifras ascenderían a 40.000 millones de dólares los que se habrían
13 perdido en el periodo 2001-2005 en la totalidad de la industria.

14 Por esta razón, las coberturas pactadas por las aerolíneas para hacer frente la
15 escalada del precio del queroseno resulta fundamental en el cálculo de sus
16 presupuestos.

17 A modo de ejemplo expondremos la situación de algunas de las compañías
18 aéreas más relevantes y los problemas por los que atraviesan. American,
19 Continental y Delta sufren las peores consecuencias de este ascenso del
20 petróleo que ha alcanzado una cifra record.

21 La situación es realmente seria: Se calculan pérdidas de unos 3.500 millones
22 de dólares para este año, pero basándose en precios del barril de 47 o 48
23 dólares, lejos de los 57,65 dólares que se alcanzaron el 4 de abril de 2005.

24 El precio del combustible representa ya, el segundo mayor desembolso para
25 las compañías aéreas, muy cerca de los gastos laborales, pasando de
26 representar un 10 % de los gastos en los primeros tres meses de 2002 a un
27 20% de media en el último trimestre de 2004 en las seis mayores compañías
28 americanas.

29 **VII INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS**

30 En tierra, los cuellos de botella en la capacidad de los aeropuertos deben
31 resolverse acelerando los proyectos de mejora de las infraestructuras. En estos
32 últimos años se esta llevando a cabo una importante ampliación de las mismas
33 en un número considerable de aeropuertos españoles que posibilitaran un
34 importante desarrollo económico y social del país, y que absorberán el
35 incremento de la demanda de tráfico existente.

36 Asimismo, es preciso elaborar con la participación de los agentes sociales,
37 planes referidos a:

- 38 ■ Mejorar los sistemas de Seguridad y Planes de Prevención de Riesgos
39 Laborales.

- 1 ▪ Mejorar los procesos de información directa a los usuarios.
- 2 ▪ Mejorar el entorno natural.
- 3 ▪ Prevenir la contaminación procedente de sus actividades.
- 4 ▪ Desarrollar políticas medioambientales.
- 5 ▪ Gestionar eficientemente las emisiones de ruido.

6 **VIII EMPRESAS DE BAJO COSTE (LOW COST)**

7 En Europa se calcula que operan más de 40 compañías aéreas de las llamadas
8 “low cost” que ya han acaparado el 20% de la demanda o dicho en otros
9 términos del mercado.

10 Para comprender la magnitud de este avance, las estadísticas nos hacen saber
11 que en el año 2000 esa cuota apenas alcanzaba el 5%.

12 ¿Como se explica este fenómeno de las “low cost”?

13 Una de las explicaciones esta dada por su modo de venta exclusivamente a
14 través de Internet y por la emisión de billetes electrónicos, de ese modo se
15 abaratan al mínimo los costos de comercialización que en la mayoría de los
16 casos para las líneas aéreas “tradicionales” superaban el 20% del valor del
17 billete. Hoy en día por regla general las comisiones no superan el 8% y van
18 camino de eliminarse.

19 Otra política a las que recurren las “low cost”es la supresión de todo servicio
20 gratuito de comidas y bebidas a bordo, que deben ser pagados por los
21 pasajeros.

22 Las líneas “tradicionales” ya han comenzado con la supresión de este tipo de
23 servicio gratuito en los trayectos de corto y medio recorrido.

24 Otra alternativa solo disponible para las “low cost” es la utilización de
25 aeropuertos secundarios y en general mas alejados de las ciudades destino de
26 la mayoría de los pasajeros. Las líneas tradicionales están de hecho
27 imposibilitadas de operar en ellos por sus servicios de conexión y por no tener
28 sus principales bases operativas.

29 En estos aeropuertos no se presentan las dificultades para conseguir “slots”
30 como ocurre en los aeropuertos principales, sus tasas son notoriamente
31 inferiores y en muchos de ellos se reciben ayudas económicas de
32 administraciones locales.

33 La Unión Europea esta considerando un paquete de normas que ponga freno a
34 las ayudas que reciben este tipo de empresas y que generan una competencia
35 desleal con las “tradicionales”. Aun esta reciente el caso de Charleroi que
36 obligo a Ryanair a devolver parte de las ayudas que le había concedido una
37 administración regional.

1 La total ausencia de convenios colectivos y beneficios sociales de sus
2 trabajadores, además de salarios por debajo de los del sector benefician a estas
3 empresas. Es habitual que se obligue a los trabajadores a quedarse a trabajar
4 cuando hay retrasos sin pagarles las horas o librarlas. Se incumple el Estatuto
5 en la libranza de los festivos nacionales y las vacaciones son cuando la
6 empresa quiere.

7 Siendo Ryanair la mas beligerante y coercitiva con los trabajadores sindicados
8 o que intentan organizarse y con los sindicatos que les dan cobertura.
9 Despidiendo a los trabajadores que promueven elecciones sindicales y van en
10 candidaturas.

11 Las “low cost” se financian con la venta anticipada de billetes en mayores
12 proporciones que las “tradicionales”, esto hace que no tengan gastos de
13 intereses de solicitud de créditos. Por el momento las “low cost” están
14 limitadas a ciertos ámbitos geográficos regionales y a aquellos casos en que se
15 pueda operar con aeronaves de determinada flota, suelen ser “737” de ultima
16 generación o los A-319/320. Al solo tener un modelo de avión optimizan los
17 costos de mantenimiento y de entrenamiento de las tripulaciones.

18 La rigidez que a diferencia de las “tradicionales” aplican en las condiciones de
19 los vuelos que ofertan es otro de los factores que les reportan beneficios.
20 Cualquier cambio de horario o de itinerario esta sujeto al pago de una
21 penalización. Las cancelaciones o demoras por razones ajenas a la compañía
22 no contemplan ningún tipo de indemnización salvo que el pasajero tuviera
23 suscrito un seguro que le hubieran ofrecido. En el caso de cancelaciones o
24 demoras mayores de tres horas con carácter general solo ofrecen la devolución
25 del pago del billete o uno nuevo para futuros viajes. En general tampoco
26 sobrevenden o incurren en la práctica del “overbooking”, ya que se sanciona al
27 pasajero no presentado con la perdida del billete no usado.

28 Según la AEA la caída de ingresos de las líneas europeas “tradicionales” fue
29 de casi un 10,5% durante el 2003 y del 5,5% en el primer semestre del 2004.

30 **IX MARCO NORMATIVO**

31 El marco normativo del Sector Aéreo se ha venido regulando por las
32 administraciones de cada País, básicamente en aquellos temas referidos a las
33 operaciones del avión, mantenimiento y aeropuertos.

34 Dentro del marco Europeo en este Sector, se precisaba ordenar las
35 regulaciones nacionales diferenciadas, que dificultan el necesario intercambio
36 de servicios y necesidades técnicas, entre los distintos países. Esta capacidad
37 reguladora afecta a temas tan importantes como la seguridad del vuelo,
38 siniestralidad, concesión y renovación de licencias profesionales (Técnicos de
39 Vuelo, TMA’s, Operaciones de Vuelo, etc).

1 Por ello, la autoridad aeronáutica europea (JAA) y (EASA) (Joint
2 Aeronautical Authorities) (European Aviation Safety Agency) (Autoridades
3 Aeronáuticas Conjuntas) (Agencia Europea de Seguridad Aérea) han
4 impulsado y elaborado una serie de normativas (PARTE y JAR) que pretenden
5 básicamente hacer posible:

6 ■ Homogenizar los procesos de revisión, mantenimiento y operaciones
7 del avión, para con ello conseguir:

- 8 ✓ Validar dichos procesos dentro de toda la UE
- 9 ✓ Facilitar la libre circulación de trabajadores
- 10 ✓ Mejorar el nivel de seguridad de vuelo
- 11 ✓ Homologar y regular los requisitos precisos para que las
12 empresas, escuelas y trabajadores, obtengan la certificación y licencia
13 específica.
- 14 ✓ Potenciar la adecuación del personal e instalaciones.

15 En todo este proceso, es básico que la representación social (sindicatos,
16 empresas y patronales) participen con la Dirección General de Aviación Civil
17 (D.G.A.C.) en su análisis, desarrollo y plazos de implantación.

18 Algunas de las Normativas que nos afectan son:

19 PARTE 66 Referente al Personal Certificador de Mantenimiento de
20 Aeronaves

21 PARTE 145 Referente a las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves.
22

23 PARTE 147 Referente a los Centros de Formación Básica y Formación Tipo,
24 Entrenamiento y Exámenes del Personal Certificador.

25 JAR OPS1 Referente a la Operación de las Aeronaves, regulando la
26 utilización de los recursos materiales y los recursos humanos (Tripulantes
27 Técnicos y de Cabina de Pasajeros).

28 JAR FCL Referente a las Condiciones para el Ejercicio de las Funciones de
29 los Pilotos de Helicópteros Civiles.

30 **X ASISTENCIA EN ESCALA (HANDLING)**

31 El R.D. 1161/99, que incorpora al Ordenamiento Español la Directiva
32 96/77/CE relativa al acceso al mercado de asistencia en escala, encomienda al
33 ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) la gestión
34 de las infraestructuras aeroportuarias.

35 En aplicación del anterior Real Decreto, AENA, después de una prórroga de
36 dos años de las anteriores concesiones, ha tomado la decisión de sacar a

1 concurso durante el presente año 2005 la concesión de la ASISTENCIA EN
2 ESCALA en los Aeropuertos Españoles.

3 De los indicios y síntomas previos a la publicación de los concursos, podemos
4 deducir la difícil situación a la que se dirigen inexorablemente los trabajadores
5 del handling en España.

6 Todo ello como consecuencia de:

- 7 • Falta de un Convenio de Sector, regulador de las condiciones jurídico-
8 laborales de trabajadores/empresas.
- 9 • Afán recaudatorio de AENA.
- 10 • Falta de sensibilidad sociolaboral de AENA al otorgar concesiones de
11 autohandling y licencias de handling a terceros.

12 En el momento actual, Abril 2005, el mercado del handling en España se
13 distribuye como sigue:

GRUPO IBERIA

AEROPUERTOS EN QUE OPERA	TODOS
--------------------------	-------

INEUROPA

AEROPUERTOS EN QUE OPERA	5 -	MADRID, MALLORCA, IBIZA ALICANTE Y TENERIFE
--------------------------	-----	--

EUROHANDLING

AEROPUERTOS EN QUE OPERA	5 -	BARCELONA, MALAGA, LAS PALMAS, LANZAROTE Y FUERTEVENTURA
--------------------------	-----	---

IBERHANDLING

AEROPUERTOS EN QUE OPERA	4 -	BILBAO, VALENCIA, SEVILLA Y SANTIAGO DE COMPOSTELA
--------------------------	-----	---

SWISSPORT

AEROPUERTOS EN QUE OPERA	3 -	MADRID, BARCELONA Y MALAGA
--------------------------	-----	----------------------------

14 Esta distribución sufrirá ineludiblemente modificaciones, como consecuencia
15 de encontrarnos en un nuevo proceso de adjudicación de licencias de
16 operadores de handling a terceros por parte de AENA, proceso que finalizará
17 previsiblemente a finales del año en curso.

18 XI MANTENIMIENTO DE AVIONES

19 Esta es una actividad donde nuestro País no alcanza una buena posición. Caso
20 preocupante pensando en el crecimiento del número de aviones, constante
21 renovación de las flotas y cada vez mayor complejidad para su mantenimiento
22 debido, principalmente, al avance tecnológico que esta industria ha alcanzado
23 en pocos años.

1 La causa principal puede fundamentarse en la dependencia casi exclusiva, que
2 de ello tienen las grandes compañías y la nula implicación de las
3 administraciones públicas, en crear escuelas de formación, o apoyar a las
4 iniciativas privadas.

5 Esta actividad se desarrolla en dos grupos:

6 • Fabricación e Ingeniería, realizada por EADS-CASA, ITP, GAMESA,
7 y otras Empresas auxiliares.

8 • Mantenimiento:

9 ○ Mantenimiento de aeronaves y sus componentes (grandes
10 revisiones) realizado por IBERIA.

11 ○ Mantenimiento de aeronaves en Línea y pequeñas revisiones
12 realizadas por el resto de Líneas Aéreas, tales como SPANAIR, AIR
13 EUROPA, AIR NOSTRUM, IBERWORLD, BINTER, etc.

14 Mientras la fabricación e ingeniería está encuadrada dentro de la Federación
15 del Metal, el mantenimiento en sus dos facetas está encuadrado en el Sector
16 Aéreo de la Federación de Transportes.

17 A su vez, dentro del campo de la ingeniería, en algunas Autonomías existe un
18 gran interés en potenciar esta actividad, valga como ejemplo el Parque
19 Acrópolis de Sevilla en Andalucía, Zamudio en el País Vasco y la alta
20 tecnología en el campo de la electrónica en Cataluña, CASA en Madrid y
21 Toledo y Eurocopter en Madrid y Albacete. Además de la futura apertura del
22 Aeropuerto de Albacete.

23 Pero toda esta inversión tiene algo en común. En la parte de fabricación e
24 ingeniería la creación de empleo, ya sea en las Empresas matrices como en
25 Empresas auxiliares. Sin embargo, respecto a la creación de empleo en el
26 mantenimiento de grandes revisiones de aeronaves y sus componentes, éste
27 está saliendo fuera de nuestras fronteras por la falta de empresas que se
28 dediquen a esta actividad y la absoluta falta de ayudas por parte de las
29 diferentes Administraciones en esta materia.

30 ¿Dónde se van a revisar y a reparar los aviones la multitud de Empresas de
31 nueva creación tales como: BINTER, AIR NOSTRUM, SPANAIR, AIR
32 EUROPA, IBERWORLD, VUELING, AIR PLUS, AIR MADRID,
33 MERIDIANA.....?

34 Ya sea en Europa como en Asia, existen y se están ampliando plantas
35 industriales para esta actividad. LUFTHANSA ha comprado el 100% de
36 Philipines Airways Industries, y participa con el 50% en China Eastern
37 Airways en Pekín, con la intención de trasladar allí las grandes revisiones de
38 sus aviones.

1 En nuestro País, salvo IBERIA ¿qué otra empresa se dedica al mantenimiento
2 mayor...? ¿Qué otras Empresas auxiliares se dedican a la actividad del
3 mantenimiento mayor de los aviones, motores y componentes...?.

4 El Sector Aéreo de UGT debe hacer los esfuerzos necesarios para potenciar
5 esta actividad y que su futuro no se vea amenazado por falta de instalaciones y
6 competitividad. Debemos facilitar y potenciar todos aquellos medios a nuestro
7 alcance, para evitar esta deslocalización de la actividad del mantenimiento
8 aéreo, facilitando la implantación de nuevas e innovadoras Empresas que
9 crearían numerosos puestos de trabajo.

10 Con carácter prioritario, el Sector Aéreo de UGT debe fomentar la formación
11 continua de los trabajadores, a fin de que obtengan las cualificaciones
12 necesarias para el desarrollo de esta actividad. Algunas de las conclusiones del
13 Proyecto ICARO creado por nuestra Federación, deben servirnos como
14 aliciente para impulsar la mejora del nivel profesional de sus técnicos:

- 15 ■ Exigir y potenciar el Mantenimiento de Aviones en España, tanto el
16 propio como el de terceros países.
- 17 ■ Frenar la tendencia actual, que ofrecen los fabricantes de imponer el
18 mantenimiento por la dificultad que representa para las compañías el hacerlo
19 en propio.
- 20 ■ Incidir permanentemente en el reciclaje del personal y en la mejora de
21 los métodos e instalaciones.
- 22 ■ Propiciar la motivación del trabajador hacia el desarrollo profesional,
23 mediante la formación, al poder conseguir con ello y con su experiencia,
24 niveles que prevalezcan incluso a los otorgados a un titulado universitario.

25 En esta actividad es prácticamente inexistente el paro, y ocupa
26 aproximadamente a 4.500 trabajadores, siendo el más significativo el de las
27 siguientes Empresas:

28	■	IBERIA	2.980 TMA's
29	■	AIR NOSTRUM	150 “
30	■	SPANAIR	325 “
31	■	AIR EUROPA	285 “
32	■	BINTER	165 “

33 **XII. NEGOCIACIÓN COLECTIVA**

34 El Sector Aéreo Español, durante los últimos años ha vivido otra auténtica
35 realidad, desaparición del capital público en la totalidad de las empresas, y con
36 ello, una mayor presión sobre las condiciones de trabajo para aumentar la
37 productividad de sus trabajadores.

38 Otra práctica generalizada en otros Sectores, como es la segregación de las
39 empresas en negocios específicos y especializados, ya se ha producido
40 también en el Sector Aéreo, como han sido los casos de SPANAIR y AIR

1 EUROPA. El proyecto de constitución del Holding de IBERIA, por el
2 momento ha podido ser aplazado.

3 La nueva situación y la constante evolución requiere que los Sindicatos
4 estemos capacitados para adecuar o modificar nuestras estrategias, planteando
5 nuevas propuestas que por la cantidad y calidad de sus contenidos, puedan ser
6 alternativas válidas y conseguibles para cada negociación que afrontemos,
7 sobre todo cuando como ahora vemos que hay que iniciar cada vez nuevas
8 negociaciones, ya sean de empresa o de sector, donde los contenidos difieren
9 ante la actividad o situación de la empresa.

10 El actual marco de negociación se centra principalmente en convenios de
11 empresa aérea o de prestación de servicios de handling de carácter estatal,
12 tanto para las de titularidad española, como de otros países. Son las pequeñas
13 y algunas de nueva creación las que se rigen por acuerdos individuales, o
14 aplican alguna similitud con los aplicados dentro del Sector.

15 Los ámbitos de negociación se estructuran en:

- 16 ▪ Convenios Personal de Tierra
- 17 ▪ Convenios Personal TCP's
- 18 ▪ Convenios Personal Técnicos de Vuelo
- 19 ▪ Convenios Personal TMA's (escasos)

20 La política sindical, con carácter general, debe seguir sustentada en los
21 siguientes contenidos:

- 22 ▪ Todo trabajador debe estar vinculado a su empresa por Convenio
23 Colectivo.
- 24 ▪ El empleo estable, tiene que ser algo prioritario en toda negociación.
- 25 ▪ Mantenimiento del poder adquisitivo y participación de las mejoras
26 obtenidas por los aumentos de productividad.
- 27 ▪ Seguir reivindicando la reducción progresiva de la jornada a 35 horas.
- 28 ▪ El trabajo a turnos, con festivos y horas nocturnas, debe seguir
29 regulándose en los Convenios (se están aprobando Directivas dentro de la UE)
30 para contemplar fórmulas de compensación a los trabajadores afectados. Éstas
31 no necesariamente deben ser sólo económicas, sino también con reducción de
32 jornada y bonificación del tiempo de edad de jubilación.
- 33 ▪ La formación continua de los trabajadores, con la participación activa
34 de los Sindicatos en la confección de los Planes y su posterior seguimiento, es
35 básica en todos los Sectores, pero más quizás en el nuestro, dónde hay
36 profesiones altamente reguladas con Directivas y requisitos para el
37 otorgamiento de licencias.
- 38 ▪ Las negociaciones en empresas que cuenten con varios Convenios
39 Colectivos, deben contemplar la exigencia de tratamiento homogéneo para
40 todo el personal, en lo que se refiere a incrementos salariales, medidas de
41 productividad y participación en mejora de resultados

1 **XIII SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE**

2 La Seguridad y la Salud en el trabajo son partes fundamentales de las
3 condiciones de trabajo y, como tales, tienen que ser negociadas en los
4 Convenios Colectivos. A través de la negociación colectiva tratamos de
5 superar en términos generales los mínimos establecidos en la LPRL,
6 garantizando las mismas condiciones de trabajo, en lo que respecta a seguridad
7 y salud para todas las empresas del sector. Ampliando la capacidad de
8 participación, seguimiento y control de manera prioritaria en las empresas y
9 garantizando a los trabajadores una protección estándar dentro de sus
10 condiciones de trabajo.

11 Es a través de la negociación colectiva donde debemos conseguir acciones
12 reductoras en los Convenios Colectivos con respecto al personal sujeto a
13 turnos y trabajos nocturnos.

14 Hemos de avanzar en la implicación de las Direcciones de las empresas e
15 incluir la Salud Laboral en los estándares de calidad, teniendo en cuenta la
16 naturaleza de la actividad relacionada con los riesgos a que están expuestos los
17 trabajadores.

18 Aumentar la participación de los trabajadores en las evaluaciones de riesgos
19 incluyendo la consulta, respecto a:

- 20 • El procedimiento a utilizar en las evaluaciones.
- 21 • La periodicidad para revisar las evaluaciones.
- 22 • La decisión de concertar la actividad preventiva con uno o varios
23 servicios de prevención ajenos a la empresa.
- 24 • La Memoria y la programación anual de los servicios de prevención.

25 Deberemos concretar las patologías laborales que no están recogidas en el
26 Cuadro de Enfermedades Profesionales, para adoptar medidas preventivas,
27 realizar diagnósticos precoces y ser reconocidas como Enfermedades
28 Profesionales.

29 El Convenio Sectorial marcara algunas orientaciones sobre la prevención de
30 riesgos laborales, pero, además, es necesario que cada empresa acuerde y
31 especifique su política de acción preventiva a través de un Plan de Prevención
32 que es un documento escrito que describe la planificación y la gestión de la
33 prevención de riesgos laborales con el objetivo de mejorar las condiciones de
34 trabajo y salud en las empresas.

35 Desarrollaremos las facultades de los Delegados de Prevención en relación
36 con la elaboración, aplicación, y evaluación de los resultados del mismo. Este
37 Plan debe convertirse en el eje de la actuación preventiva de la empresa y, por
38 tanto, de nuestra intervención sindical.

1 Especificaremos los supuestos en que se dan circunstancias especiales que
2 exigen la presencia de los recursos preventivos en el lugar de trabajo.

3 Se negociara la protección a la maternidad concretando los agentes,
4 procedimiento y condiciones de trabajo que puedan influir negativamente en
5 las trabajadoras embarazadas. Se definirán en Convenio y en el ámbito de cada
6 empresa, los puestos de trabajo con riesgos específicos para las trabajadoras
7 gestantes y los puestos alternativos, se acordaran los puestos de trabajo
8 exentos de riesgo.

9 También se negociaran condiciones especiales para las trabajadoras en periodo
10 de lactancia, dichas trabajadoras no podrán realizar actividades que supongan
11 riesgo a una exposición a los agentes químicos o condiciones de trabajo
12 relacionadas con agentes químicos.

13 Deberíamos hacer hincapié en los derechos sindicales en la normativa actual,
14 sobre la información, la formación específica, la consulta, la participación y la
15 vigilancia de la salud de todos aquellos representantes de los trabajadores,
16 especializados en Prevención de riesgos laborales.

17 La consulta no es una mera información, sino que implica que los trabajadores
18 tienen el derecho a participar activamente en la empresa en las cuestiones
19 relacionadas con la prevención de riesgos en el trabajo, tal y como recoge la
20 LPRL, interviniendo mediante el dialogo y la negociación en la toma de
21 decisiones, contrastando las propuestas del empresario, y ofreciendo
22 alternativas.

23 La vigilancia de la salud de los trabajadores tiene que constituir un elemento
24 fundamental en la Prevención de Riesgos a través de la Negociación
25 Colectiva. Tenemos que garantizar los elementos necesarios para una
26 vigilancia específica en relación a los riesgos de la salud de los trabajadores y
27 trabajadoras. Y dentro del establecimiento de esta política preventiva, adquiere
28 un papel importante el deber empresarial de garantizar la vigilancia de la salud
29 en función de los riesgos evaluados y no eliminados.

30 **XIV PRIORIDADES EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE.**

31 En todos los Convenios de ámbito sectorial se deberá incluir una cláusula
32 específica de medio ambiente, cuyo contenido mínimo establezca derechos a
33 recibir información de los representantes de los trabajadores sobre el
34 comportamiento ambiental de la empresa, y a la formación de los trabajadores
35 en materia de medio ambiente, tanto en aspectos genéricos de sensibilización
36 como en temas más específicos de carácter técnico y normativo.

37 En este sentido, se establecerá un mínimo de horas formativas sobre temas de
38 medio ambiente.



- 1 Las actuaciones medioambientales son función y competencia del Comité de
- 2 Empresa y esas serán asumidas por miembros del mismo, o en su defecto, por
- 3 Delegados de personal que velarán por el cumplimiento del contenido
- 4 ambiental suscrito en el convenio.

- 5 En aquellas empresas del sector que hayan adquirido certificación
- 6 medioambiental de acuerdo a la normativa ISO 14001, se negociaran las
- 7 cláusulas que garanticen la participación de los representantes sindicales.

- 8 Cuando el estado de las relaciones laborales lo aconseje, se constituirá una
- 9 Comisión Paritaria de Medio Ambiente integrada por representantes de los
- 10 trabajadores, a los que denominaremos Delegados de Medio Ambiente, y
- 11 representantes de la empresa en igual número.