



Madrid, 28 de septiembre de 2009



Excmo. Sr. Ministro de Fomento
D. José Blanco López

c/c: D. Octavio J. Granado Martínez
Secretaría de Estado de la Seguridad Social

D. José M. Campa Fernández
Secretario de Estado del Ministerio de Economía y Hacienda

Excmo. Sr. Ministro:

Habiendo tenido conocimiento de lo que consideramos una práctica de competencia desleal por parte de la compañía Ryanair, y a la luz de las condiciones laborales que esta compañía utiliza con sus colectivos laborales en nuestro país, le enviamos la siguiente solicitud de medidas a tomar, confiando en el interés que despertará en la Administración española competente en la materia.

Introducción

El objetivo de esta iniciativa es promover la competencia justa entre las compañías aéreas que operen y compitan en España. Sin perjudicar, como ocurre actualmente, a las empresas y sus trabajadores -españoles o comunitarios- que basadas en nuestro país, cumplen con nuestro ordenamiento jurídico, y por tanto sus costes sociales son mucho mayores.

Creemos que, en el caso concreto de Ryanair, para que esta compañía compita en igualdad de condiciones debe cumplir, no solo el mismo marco legal

en cuanto a requisitos de seguridad aérea, sino también el mismo marco legal, laboral y económico que el resto de las empresas.

Consideramos que las diferencias existentes en la actualidad no fomentan la igualdad de condiciones, por lo que, en definitiva, las prácticas ventajosas empleadas por la mencionada aerolínea no pueden ser toleradas y menos aún favorecidas por el Gobierno. En ese sentido, no podemos aceptar el trato que dicha compañía aérea está recibiendo por parte de los Ministerios de Economía y Hacienda, Trabajo y Fomento, así como por parte del ente público AENA. Apoyamos nuestra afirmación en los siguientes hechos:

A) MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA


Los Pilotos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TcP's) de Ryanair basados en España no contribuyen a la Seguridad Social ni tampoco cotizan a Hacienda a través del IRPF, a pesar de que todos los que tienen base española son residentes y viven gran parte del año en España. Así lo demuestran sus programaciones de vuelo, de las que se extrae que muchos de ellos residen más de 183 días al año en España. Existen dos tipos de contratos, unos a través de brokers aéreos del sector y otros realizados directamente con Ryanair. Los contratados directamente por Ryanair cotizan en Irlanda, con menos prestaciones que en España y más ventajas fiscales. En el caso de los brokers es el propio trabajador el que decide si cotiza y, en ese caso, dónde lo hace. Antes de finalizar el año, Ryanair tendrá 9 bases en España, lo que representa como mínimo 1.500 trabajadores de la compañía residiendo en España. ¿Cuáles son las medidas reales de control y supervisión del cumplimiento de estos requisitos fiscales?

B) MINISTERIO DE TRABAJO

Conforme al Art. 1 del Estatuto de los Trabajadores, estos pilotos y tcp's, contratados a través de brokers, deben ser considerados trabajadores por cuenta ajena. Sin embargo, Ryanair aplica un régimen laboral distinto al español, que les equipara más a actividades mercantiles o, en su caso, a la categoría de trabajadores autónomos, no reconociéndoles derechos esenciales dentro de la legislación laboral española. No queda clara la situación de un trabajador autónomo (con contrato en otro país) ejerciendo su actividad en España.

En este sentido, a título ilustrativo, podemos señalar que:

- No están dados de alta en régimen alguno de la Seguridad Social española y la empresa pretende su no afectación al régimen jurídico y social de la legislación española
- No tienen derecho a subsidio de desempleo ni a las pensiones públicas legalmente establecidas.


J. Gallin


2

- Los últimos contratos no reconocen ningún sueldo fijo, y sólo cobran, si vuelan, las horas de vuelo programadas, no las realizadas.
- Estos pilotos y tcp's tienen que asumir una serie de cargas y condiciones, entre las que destacan:


- Como catering en vuelo solo se les entrega una botella de agua, con lo que no pueden cumplir con la Normativa europea sobre operaciones aéreas EU-OPS.
- Trabajan mayoritariamente sin contrato de trabajo, ya que es un contrato mercantil de prestación de servicios en muchos casos (brokers), quedando en una situación de indefensión por no tener una administración a la que dirigir, tanto sus derechos como sus obligaciones.
- Pueden ser despedidos sin preaviso y sin indemnización. No tienen derecho a vacaciones en contra de lo que recoge nuestra normativa laboral (brokers).
- Se les asignan las bases siguiendo un criterio que consiste en que los nacionales de un país no estén destinados en él, (salvo que no se cubran las vacantes) al objeto de impedir la demanda del ejercicio de sus derechos sociales ante su propio Gobierno.
- Los tcp's efectúan otros trabajos para los que no han sido contratados, como realizar en las tareas de limpieza a bordo de los aviones, lo cual puede ser motivo de ilegalidad, al no cumplir con las normas básicas de las leyes de salud laboral en cuanto al tratamiento de residuos y, sin medidas adicionales, al tratamiento posterior de alimentos. Además se vigila su nivel de ventas a bordo (desde bebidas a billetes de autobús o tren en destino para conexión) de tal forma que si no llegan a un mínimo se les despide o no se les renueva el contrato.

- En cuanto al personal de handling, Ryanair tiene actualmente contratado en España el servicio de asistencia en tierra con operadores de handling a los que coaccionan con crear su propio servicio, con personal mucho más barato y sin experiencia.
- Mención especial merece el tema de la sindicación y el ejercicio de los derechos laborales de sus empleados. En las compañías aéreas que tienen y aceptan una representación sindical de sus trabajadores, existe un control efectivo de la legalidad y, en caso de incumplirla, existe una vía abierta para denunciarlo. Sin embargo, la compañía Ryanair tiene prohibida la representación sindical, de manera que cualquier intento de exigir un derecho o reivindicar una mejora conlleva el despido.

Muestra de ello es que:




J. Gallardo

- 
- Cada empleado tiene un contrato y un salario distinto, aún haciendo el mismo trabajo, lo cual promueve la discriminación, genera división y evita el diálogo social.
 - El derecho laboral español está construido sobre dos pilares fundamentales, conforme a nuestra Constitución: la libertad sindical y la negociación colectiva. Ambos derechos son negados categóricamente por Ryanair, atentando directamente contra el Art. 20.8 de la Constitución Española.
 - La compañía no crea nuevos puestos de trabajo en el sector español, sino que dinamita los actuales y los sustituye por otros más precarios y peor remunerados, los cuales reportan impuestos directos únicamente a otros Estados.
 - Al ser una compañía transnacional (TNA), utiliza un vacío legal que impide la tutela efectiva de la justicia sobre el trabajador. Por ejemplo, si a un trabajador francés, contratado en Dublín, con base en Hamburgo y destinado en Madrid se le despide, ninguna de las cuatro justicias nacionales -francesa, irlandesa, alemana y española- se considera competente para tratar su caso, y queda en una nebulosa de indefensión total.

C) MINISTERIO DE FOMENTO

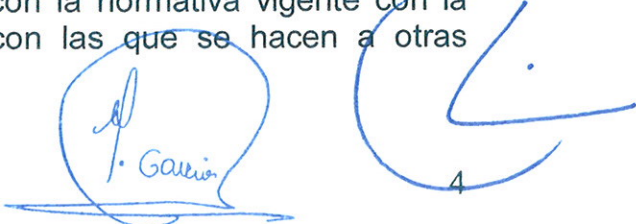


En relación a la DGAC y AESA:

- 
1. Ryanair limita a los Comandantes la facultad de incrementar las reservas de combustible, estableciendo máximos de 300 Kg. sobre el combustible mínimo requerido en el plan de vuelo. Si se pasan de esa cantidad, tienen que justificarlo por escrito. En caso de que repetidamente aterricen con una cantidad superior a lo previsto, los pilotos son amonestados por parte de su jefe de base. Esta conducta, aparentemente normal, tiene el efecto de presionar a los pilotos atentando contra la normativa de seguridad, según la cual el comandante tiene absoluta autoridad y capacidad para adoptar decisiones relacionadas con esta cuestión.

En este sentido, AESA debería recibir de la empresa suministradora de combustible los datos relativos al remanente de combustible de todos sus aviones antes de repostarlos. Esto permitiría una supervisión eficaz, y barata, sobre el cumplimiento de los mínimos de combustible al aterrizaje por parte de Ryanair.

- 
2. Se deberían requerir inspecciones SAFA's a todos los aviones de Ryanair que aterricen en España de conformidad con la normativa vigente con la misma proporcionalidad de movimientos con las que se hacen a otras empresas.



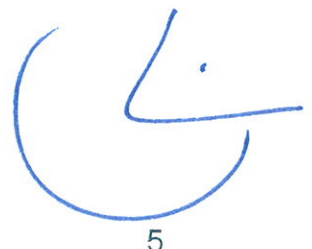
J. Garcia

3. Se debería realizar una revisión exhaustiva para supervisar si Ryanair cumple la normativa comunitaria, especialmente el Reglamento EU 859/2008, de 20 de agosto de 2008 (Subparte Q), sobre comidas para las tripulaciones (en concreto el apartado OPS 1.1130).
4. Se debería revisar el cumplimiento de las regulaciones sobre tiempos de trabajo y descanso, demoras, slots, AOG's, etc., así como con los requisitos para la renovación de licencia, simuladores, cursos, reconocimientos médicos, etc.

En relación al Ministerio de Fomento, Gobiernos Autonómicos y a Defensa de la Competencia:

1. La Compañía Ryanair incumple la normativa española de precios finales, que establece la obligación de ofertar un precio final con todos los conceptos incluidos, ya que Ryanair practica una política de precios engañosos. Los pasajeros deben pagar por cada bulto que facturen, por reservar sus billetes con tarjeta, por embarcar con prioridad, por transportar carritos de bebé, por emisión de tarjeta de embarque en el aeropuerto o facturar un bulto. Estas prácticas en la facturación de equipaje son ilegales puesto que la norma española obliga a transportar el equipaje dentro del precio del billete.
2. Crear nuevas rutas, promocionar un destino y, a continuación, amenazar con dejar de operar a dicho destino, si no se cuenta con una subvención pública a cargo del Gobierno Autonómico correspondiente o de la Cámara de Comercio local, puede suponer una práctica de dudosa legalidad, que debe ser contrastada con la legislación vigente.
3. No incrementa el número de viajeros en sus destinos, simplemente se los quita a otras aerolíneas ofreciendo tarifas inicialmente más bajas. Una vez destruidos los posibles competidores, imponen sus tarifas sin restricción ni competencia alguna. (Dumping)
4. Se aprovechan de las infraestructuras pagadas con los impuestos de los españoles, cuando ellos no pagan ni tasas ni impuesto como sociedad en España.
5. No aceptan el modelo de representación social imperante en España ni en ningún país de la Unión Europea.


J. Garcia


5

D) AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA

1. El sector del transporte aéreo se está enfrentando a la mayor crisis económica de su historia que ha obligado a recortes de producción y de puestos de trabajo que están afectando a esta industria nacional y sus trabajadores. El sector ha acudido en demanda de ayuda a la Administración, pidiéndole un alivio de las tarifas de las tasas aéreas, muy altas en España y que gravan seriamente las operaciones en estos momentos. La respuesta de la Administración ha sido la de establecer un sistema de exención de tasas que sólo beneficiará, eliminándolas totalmente, a la compañía aérea Ryanair, empresa que ya no sólo seguirá sin pagar impuestos en España, sino que ahora será subvencionada por nuestro Estado con los impuestos y tasas que pagan las compañías aéreas nacionales y sus trabajadores.

2. En cuanto a la utilización de los aeropuertos, la conducta permitida a la compañía Ryanair crea una grave situación de desventaja con respecto al resto de operadores por una serie de factores:
 - Ryanair apenas hace uso de las instalaciones de los aeropuertos (mostradores, fingers, o jardineras), mientras que AENA obliga a las otras compañías aéreas a que un porcentaje de sus vuelos vayan a fingers.
 - Aena obliga a los operadores de handling y a las compañías que tienen su propio auto-handling, a poseer un número determinado de equipos de rampa (jardineras, tractores, escaleras, generadores, etc.) así como determinados servicios tienen que estar cubiertos en un número mínimo: mostradores, pérdida de equipaje, maleteros, conductores, etc. Ryanair quiere no estar sujeto a esas restricciones y está forzando a Aena para lograrlo.
 - A Ryanair se le permite el uso de zonas peatonales en la plataforma de vuelo no permitidas a otras compañías, que además penalizan la operación de éstas, incumpliendo la normativa aeronáutica vigente con relación a la seguridad de los pasajeros.
 - Ryanair, no garantiza los derechos de los pasajeros de acuerdo con la carta de derechos de la Unión Europea, lo que ha provocado que la compañía tenga abiertos numerosos expedientes en el Ministerio de Fomento.
 - Se le asignan permanentemente, determinados espacios en base a su reducido tiempo de escala, mientras el resto de operadores dependen de lo que haya disponible. TIEMPOS DE ESCALA TAN ESCASOS QUE CAUSAN UNA ENORME PRESION OPERACIONAL EN LAS TRIPULACIONES Y EN EL PERSONAL DE TIERRA, AÑADIENDO UN PATENTE RIESGO, QUE DEGRADA LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES.

 J. García

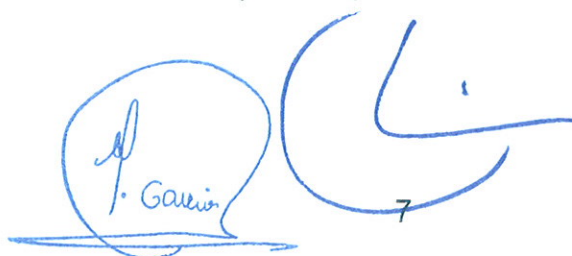


Conclusión

Por todo lo anterior, los sindicatos firmantes con representación en el sector aéreo solicitan que se tomen las siguientes medidas correctoras hacia la compañía aérea Ryanair para que ésta pueda operar en España:

1. Todos los trabajadores de los centros de trabajo de Ryanair en España, deben tener un contrato de trabajo emitido de acuerdo a la legislación española, tal y como les ha obligado a hacer el Gobierno Francés, debiendo llevar consigo el pago a la Seguridad Social española y el IRPF correspondiente.
2. La compañía debe aceptar la representación de los trabajadores de acuerdo a la normativa española, es decir, a través de comités de empresa y de secciones sindicales, si procede.
3. La Compañía debe cumplir la normativa EU-OPS en todos sus apartados.
4. En sus campañas publicitarias y/o informativas, se debe informar de precios finales, con todos los costes incluidos.
5. La compañía debe asumir los costes de los cursos de mantenimiento de la habilitación, simuladores, uniformidad, reconocimientos médicos, etc., como hacen la totalidad de las empresas españolas, al estar sus empleados adscritos al régimen general de la seguridad social, y según se determina en el Estatuto de los Trabajadores en cuanto a los cursos de formación.
6. Debe respetar y reconocer la autoridad del Comandante de acuerdo con la Ley de Navegación Aérea española, que es quien aplicará las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la operación.
7. Se debe revisar el Decreto sobre reducción de tasas de manera que suponga un alivio para nuestras empresas aéreas y que estas puedan competir en igualdad de condiciones y puedan proteger los puestos de trabajo y las prácticas empresariales nacionales.

En definitiva, para evitar discriminaciones, y en consecuencia la vulneración del Artículo 14 de la Constitución, solicitamos que la Administración española obligue a Ryanair a operar en las mismas condiciones que obliga a operar al resto de las compañías españolas.


J. Galván

Estamos a su disposición para ampliar la información aquí expuesta y aclarar cualquier duda.

Atentamente,

José Mª Vázquez
Presidente
SEPLA

José Mª Delgado
Presidente
ASETMA

Jesús Gª Domínguez
Secretario General
CTA

Antonio Escobar
Presidente
SITCPLA

Corinne Basarot
Presidenta
STAVLA

Pedro Alzina
Secretario General
USO-STA