



Sector Aéreo

ITF CABIN CREW COMMITTEE

Durante las jornadas del Comité de Cabin Crew que tuvieron lugar durante los días 26 y 27 de febrero se abordaron temas que afectan directamente la labor diaria de las tripulaciones que en los últimos años están presenciando como la Globalización y la Liberalización de los sectores de transporte están repercutiendo de manera negativa en las condiciones laborales y derechos de los trabajadores. El sector aéreo no escapa a toda esta dinámica y se ve afectada de igual manera.

Durante los días precedentes al Cabin Crew Committee se llevaron a cabo en la misma sede de la ITF unas jornadas en la que se trató la situación actual de La Calidad del Aire de Cabina. Por parte de uno de sus participantes se puso sobre la mesa la situación actual del problema del que a continuación paso a realizar un sucinto resumen.

Para compensar la presión atmosférica que se produce en la cabina de las aeronaves debido a la gran altitud que se alcanza, la presurización de la cabina se realiza mediante un sistema denominado Sangrado de Aire. Obviamente y debido a leyes físicas a esas altitudes la presión atmosférica es baja. Las moléculas de aire están separadas entre si y hacen que el aire apenas pueda ser respirado. Para lograr que la presión interior y exterior del avión se equiparen en la medida en que el aire interior en cabina pueda ser respirado, parte del aire que entra en los motores para su impulsión se extrae, lo que se denomina Sangrado del Aire, y se conduce hacia el sistema acondicionado interior para enfriarlo y purificarlo.

El aire que se inyecta en cabina permanece dentro salvo que se libere a través de la "outflow valve". Cuanto más aire se introduzca en cabina y no dejemos salir, más presión habrá en el interior. Del aire inyectado en la cabina, el 50% entra directamente de los motores sin filtrar y el otro 50% lo hace a través de conductos y pasando a través de una serie de filtros. El problema puede surgir cuando en el motor se produzca alguna serie de pérdidas de aceite lubricante, gases de escape etc. Los fluidos hidráulicos están compuestos por tricresil fosfato (Tcps) en sus siglas en inglés, que debido a su alta toxicidad pueden producir mareos, irritación en vías respiratorias o malestar general entre otros efectos.

Durante los últimos años tripulantes de todo el mundo han venido reportando problemas en la calidad del aire que se respira en cabina. Actualmente la ITF mantiene un equipo encargado de analizar sucesos acontecidos en diferentes compañías aéreas ya que este es un problema que no afecta únicamente a una compañía en concreto o a un tipo de avión determinado. Se está intentando concienciar a fabricantes de la necesidad de emplear aceites menos tóxicos, de la fabricación aeronaves que no utilicen el sangrado del aire y que monitoricen la calidad del mismo en cabina así como el desarrollo de combustibles alternativos.

Otro asunto a tratar fue la situación actual de los tripulantes de Qatar Airways y que la ITF lleva denunciando hace tiempo. A tal fin ha sido creada una campaña proactiva para denunciar a través de los medios de comunicación las condiciones laborales a la que compañeros y compañeras de la aerolínea del reino Qatari están sometidos. A través de dicha campaña se intenta concienciar al público en general de la situación de sus empleados así como menoscabar la imagen internacional de la compañía. Uno de los logros alcanzados ha sido llegar hasta la directiva del F.C.Barcelona y obtener el compromiso de su presidente de replantearse el contrato de publicidad que mantienen una vez expire dado que los valores y principios de justicia e igualdad de los que el equipo es



Sector Aéreo

embajador son frontalmente incompatibles con la política que Qatar Airways aplica con sus empleados. Recordemos que el 50% de Qatar Airways pertenece a la familia real Qatarí y el otro 50% al gobierno, por lo tanto ambos son responsables del trato dictatorial que padecen los trabajadores, ya no solo en el seno de la compañía aérea sino también de muchos sectores laborales que desempeñan diferentes oficios dentro del país.



Delta Airlines es la mayor compañía antisindical de los Estados Unidos y a nivel mundial. A pesar del esfuerzo y empeño que durante la última década militantes de la ITF han puesto para afiliar a Delta el resultado ha sido infructuoso. En las elecciones celebradas en el año 2010 de los 19887 papeletas admitidas la diferencia entre los que votaron en contra de la formalización de un sindicato y a favor fue únicamente de 328 votos para los primeros. Cabe destacar que en aquella campaña, en la que se denunciaron diversas irregularidades por parte de la dirección, se estima que la compañía gastó alrededor de 40 millones de USD en apoyo del antisindicalismo. En las próximas elecciones a desarrollar a partir de marzo y que tendrán una duración de cuatro semanas, más de veinte mil tripulantes de cabina están llamados a participar nuevamente en las urnas. Deseamos que la campaña de concienciación "IAM Delta" en apoyo a la unión sindical dé sus frutos en esta ocasión y los compañeros y compañeras de una de las mayores aerolíneas mundiales pasen a organizarse sindicalmente y formar parte de la familia ITF. Suerte!!!.

De todos es sabido el daño que los famosos pabellones de conveniencia han hecho a la mar y sobre todo tras trágicos sucesos como el del famoso Prestige. Con la globalización de los transportes es cada vez más usual comprobar como las aerolíneas, al igual que en su día hicieron las navieras, se aprovechan de la liberalización de los mercados y con el único afán de la reducción de costes se aprovechan para beneficio propio de legislaciones favorables a sus intereses. Todos los logros laborales alcanzados en la aviación comercial convencional durante el pasado y los cimientos que los sustentaban comienzan a desmoronarse a raíz de la introducción en el mercado aeronáutico de las compañías de bajo coste. Compañías que ahora intentan llevar al largo radio el modelo aplicado en los últimos años en el corto radio y que tanto daño han causado a las compañías tradicionales. Cada vez se intenta recortar más en tripulaciones, ingenieros, trabajadores de handling y en condiciones laborales con el único objetivo de elevar los beneficios. Para ello dichas empresas formalizan su registro en países donde tanto la protección de derechos laborales como tipo impositivo empresarial resulten más laxos, a través de empresas de trabajo temporal reclutan y contratan a personal de terceros países donde condiciones de empleo y salarios son más precarios que los del país del operador que de esta forma puede lograr a alcanzar una considerable reducción en los costes



Sector Aéreo

operativos. Norwegian se ha marcado el objetivo de abaratar, utilizando los medios anteriormente citados, hasta un 40% los billetes para sus rutas.

La ITF lleva años denunciando ante organismos oficiales las banderas de conveniencia en la aviación, así como mostrando las consecuencias negativas que para la seguridad aérea pueden acarrear sus prácticas. Se ha instado a organismos oficiales como la ICAO a trabajar en cooperación con otras agencias como la Organización Internacional del Trabajo para desarrollar la sostenibilidad de la industria aeronáutica así como asegurar unas condiciones dignas a los trabajadores del sector aéreo.



Madrid, 16 de marzo de 2015