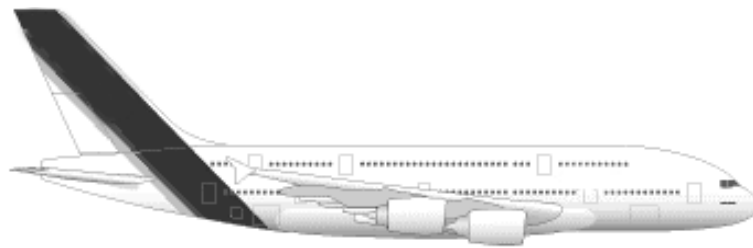




**Federación Internacional
de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas (FITIM)**

**Conferencia mundial sobre la industria aeroespacial
Toulouse, Francia, 16-19 de junio de 2002**



La Industria de la Aviación y la Aeronáutica:

**Motor de crecimiento y tecnología esencial
en el siglo XXI**



Este documento existe en
inglés, alemán, francés y español.

Se pueden obtener más ejemplares dirigiéndose a:

FITIM

Departamento del Aeroespacial

Route des Acacias 54bis

1227 Ginebra

Suiza

Teléfono: 41/22 308 50 50

Fax: 41/22 308 50 55

E-mail: rsteiert@imfmetal.org

o en el sitio: www.imfmetal.org

Prólogo

Hace 8 años, en octubre de 1994, la Federación Internacional de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas (FITIM) organizó en Hamburg-Bergedorf la última conferencia sobre la industria aeronáutica y aeroespacial. Desde ese entonces, importantes cambios se produjeron en dicho sector.

El número de empresas productoras de aviones civiles se redujo. Boeing adquirió McDonnell Douglas. El número de prestadores de servicios de sistemas en los Estados Unidos disminuyó considerablemente hasta 1998. Al mismo tiempo, Airbus se convirtió en un competidor de talla de Boeing para todos los tipos de aviones que ambos productores ofrecen en su programa comercial.

Del “grupo de intereses económicos” del consorcio Airbus, compuesto por las empresas Aerospatale Matra S.A. (Francia), DaimlerChrysler Aerospace AG (Alemania), CASA - Construcciones Aeronáuticas SA (España) y BAE Systems - British Aerospace (Gran Bretaña), surgió en Europa la EADS – European Aeronautic, Defence and Space Company, grupo integrado por todas las empresas antes mencionadas, a excepción de British Aerospace.

Actualmente, no se trata solamente de proceder a un mero intercambio de información entre los sindicatos miembros de la FITIM que se desempeñan en la industria aeronáutica y aeroespacial. Llegó el momento de pasar revista a la situación y de definir estrategias y políticas conjuntas para este ramo de la industria.

Ese es precisamente el objetivo de la conferencia que la FITIM organizará del 16 al 18 de junio próximos en Toulouse, ciudad francesa en donde Airbus tiene una de sus sedes.

Dadas las circunstancias, espero que el debate resulte abierto, animado y crítico, ya que el mismo constituye la base del futuro trabajo de la FITIM.



Marcello Malentacchi
Secretario general

¿La industria aeronáutica y aeroespacial está en apuros?

Desde mediados de la década del 90, como resultado de las reestructuraciones que tuvieron lugar especialmente en los Estados Unidos y también en Europa, los factores de competitividad imperantes en la industria aeronáutica y aeroespacial han cambiado drásticamente.

Las fusiones de empresas de talla en los Estados Unidos dieron nacimiento a grandes multinacionales de la industria aeronáutica y aeroespacial, cuyos recursos combinados y robustez económica han afectado a la industria aeronáutica y aeroespacial europea en su conjunto, sector descentralizado que presenta apreciables diferencias estructurales desde el punto de vista político-económico. Las reestructuraciones promovidas por el gobierno norteamericano se vieron también impulsadas por los efectos de sinergia que, a su vez, tuvieron su origen en la combinación de las competencias de entidades civiles y militares.

La consecuencia necesaria de esta evolución fue la búsqueda de soluciones europeas integrales, tanto en el sector de la aviación civil, aeroespacial, de la técnica militar como en el de la aviación militar. El establecimiento de la EADS - European Aeronautic Defence and Space Company – es una de dichas soluciones, lanzada principalmente por la empresa francesa Aerospatiale Matra y la alemana DASA.

Actualmente, la industria aeronáutica y aeroespacial europea está compuesta esencialmente por un núcleo continental constituido por la EADS (sin embargo, sin participación italiana) y por la empresa británica BAE Systems, que incluye una activa participación de la industria sueca. Ambos ejes se encuentran estrechamente vinculados por numerosos programas de cooperación, que se llevan a cabo fundamentalmente también por intermedio de Airbus.

Durante años, la industria aeronáutica y aeroespacial generó un crecimiento del 5% aproximadamente, pese a las fluctuaciones cíclicas que pudieron constatarse para el sector.

Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 parecen poner en duda este proceso ya que trajeron indudablemente aparejados cambios decisivos en la aviación civil. Por primera vez, terroristas suicidas se servían de aviones de línea como arma fatal. La inmediata consecuencia fue la disminución masiva del número de pasajeros, por primera vez desde 1991, sobre todo desde y hacia los Estados Unidos. Las compañías de aviación redujeron sus programas de vuelo y estacionaron los aviones sobrantes en el desierto de Arizona. Las aerolíneas norteamericanas despidieron a decenas de miles de pilotos y personal de cabina.

Se perdió la confianza en la seguridad de la aviación civil y se requerirán grandes esfuerzos para restablecerla. No se trata de aumentar solamente la seguridad en el avión, sino que principalmente en los aeropuertos, para evitar que dichos hechos se reproduzcan en el futuro.

Entretanto, el número de pasajeros parece volver a aumentar en términos generales. Los pronósticos dan cuenta de un retorno a la situación de agosto de 2001 para fines de 2002, siempre y cuando no se registren incidentes del mismo tipo.

Airbus y Boeing han previsto una evolución menor a largo plazo, pero con modificaciones insignificantes. Se sigue partiendo del supuesto que la flota de aviones de línea se duplicará hasta el 2020 y que el sector volverá a conocer un crecimiento anual del 5% aproximadamente, tal como anteriormente. Los pronósticos son, por lo tanto, verdaderamente optimistas.

En cifras concretas, se estima que hasta el 2020, se fabricarán de 15.000 a 15.550 nuevos aviones por un valor total de 1,3 trillones de dólares, a lo que se deben sumar los efectos en términos de la infraestructura necesaria, la extensión de los aeropuertos, etc.

Industria aeronáutica y aeroespacial: tecnología clave también en el siglo 21

Cada año, unos 1.700 millones de pasajeros viajan en aviones de línea. Ellos esperan que el tráfico aéreo satisfaga sus exigencias de eficiencia técnica, de seguridad y de precios ventajosos.

La Comisión de la UE estima que el volumen de tráfico aéreo se triplicará hasta 2002, y que, por ende, es indispensable desarrollar nuevos sistemas de manejo de vuelos, una infraestructura más eficaz y una nueva generación de aviones y de sistemas de propulsión, para tener debidamente en cuenta los aspectos relativos a la seguridad y al medio ambiente.

Ningún otro sector ha logrado reducir en mayor medida la contaminación ambiental a través de la investigación sistemática de la aerodinámica, de los materiales y de su estructura, de las técnicas aplicadas y de su puesta en práctica. Los mecanismos de propulsión y las células han sido mejorados. El consumo de combustible y las emisiones de sustancias contaminantes se redujeron un 50%. Un avión de línea, utilizado para el tráfico de turistas consume actualmente menos de 4 litros de gasolina para transportar 100 kilómetros a un pasajero. Hace 30 años, consumía 10 litros. Sin embargo, el objetivo debe ser el de reducir todavía más el consumo de combustible y la emisión de sustancias nocivas.

Los pronósticos – crecimiento anual del número de pasajeros del 5% aprox. y del flete aéreo del 7% - se plasmarán en hechos concretos solamente si se introducen las mejoras necesarias en términos de la infraestructura. Si los tiempos de desplazamiento hacia los aeropuertos y de control de seguridad en los aeropuertos siguen siendo tan prolongados y si los retrasos de los vuelos se vuelven la norma en vez de la excepción, los pasajeros preferirán entonces otros medios de transporte, al menos para los viajes de corta y medía distancia. Esta situación podría ser problemática, especialmente para las aerolíneas regionales. Por otro lado, los retrasos no son un motivo de fastidio sólo para los pasajeros. Los circuitos de espera en los aeropuertos incrementan el consumo de combustible, los costos y las emisiones de sustancias nocivas. Según una investigación del Intergovernmental Panel on Climate Change, hoy mismo es posible reducir de un 6% a un 12% el consumo de combustible si se emplean sistemas de control y de manejo de aviones de avanzada.

También en el sector militar se pudieron constatar cambios. La guerra fría y el rearme han llegado a su fin. En los Estados Unidos, se habla de una “revolución de los asuntos militares”, dado el potencial tecnológico de la industria aeronáutica y aeroespacial. Un área clave es la informática, disciplina que aporta competencias en el reconocimiento, la comunicación y la navegación, así como también en la transmisión exacta de datos entre los sistemas aplicados. Cada vez menos existe una clara demarcación entre la técnica militar y civil.

Situación actual de la industria aeronáutica y aeroespacial

Grandes aviones

Los últimos años no han sido fáciles para el sector. Después del apogeo del año 1999, en el que se registraron ventas de 51.000 millones de dólares, el volumen de ventas de aviones de línea en los Estados Unidos se redujo a 46.000 millones de dólares en el año 2000. En 2001, se pronosticaron ventas por 44.000 millones de dólares. Tras el atentado terrorista del 11 de septiembre de 2001, las cifras de ventas previstas para 2003 pasaron a 37.000 millones, es decir una disminución del 27% en comparación con el año más floreciente.

Airbus y Boeing, los únicos fabricantes de aviones de más de 100 asientos, ya han limitado la producción. A pesar de que su parte de nuevos pedidos es un 45% menor a la de Airbus, Boeing es la empresa que se ve mayormente afectada ya que el 70% de sus compradores son aerolíneas estadounidenses.

Las ganancias de las compañías aéreas, es decir de los clientes más importantes de ambas empresas, han bajado estrepitosamente. En 2001, las 10 empresas más importantes de los Estados Unidos, que contribuyen en un 95% al volumen de ventas del sector aeronáutico, registraron pérdidas de 7.300 millones de dólares en sus operaciones a pesar de los subsidios gubernamentales de 5.000 millones de dólares que les fueron concedidos. Aunque estas pérdidas se atribuyen en gran parte al atentado perpetrado el 11 de septiembre, las ventas de las aerolíneas ya habían disminuido en los primeros trimestres del 2001. Las causas fueron la baja del número de viajes de negocios debido a la recesión de la economía estadounidense, los elevados precios de combustible y la feroz competencia en el sector.

Los problemas financieros de las aerolíneas ya habían tenido repercusiones en los pedidos de aviones de más de 100 asientos. Según la AIA, los pedidos en el tercer trimestre del 2001 disminuyeron mundialmente un 66% a 73 aviones, comparativamente a los 214 aviones encargados en el mismo trimestre del año anterior.

Los márgenes de beneficios de Airbus y Boeing también descendieron en el mismo período, habida cuenta de la despiadada competencia que llevó a dichas empresas a ofrecer fuertes reducciones de precios para capturar a clientes potenciales.

En los próximos años, se espera un crecimiento moderado. La tasa de crecimiento dependerá esencialmente de la situación económica general, de las ganancias de las aerolíneas y de la evolución del número de pasajeros.

Aviones de negocios y regionales

En el 2000 y en parte en el 2001, la situación del mercado de aviones regionales (de 25 a 90 asientos) ha sido favorable. Solamente entrado el año 2002, la industria sintió los efectos del debilitamiento económico. Por consiguiente, las ventas del fabricante más importante de esta categoría, Bombardier, disminuyeron un 19% en el tercer trimestre del ejercicio (noviembre), pasando de 85 a 69 unidades. Las ventas de Gulfstream descendieron también un 21% en el último trimestre del 2001.

En 2001, las cifras de ventas de este segmento se elevaron a aprox. 14.600 millones de dólares. Unas 15 empresas, cuatro de las cuales tienen una posición dominante, desarrollan sus actividades comerciales en este mercado. El fabricante más grande es la empresa canadiense Bombardier, cuyo volumen de ventas asciende a 6.500 millones de dólares aproximadamente, es decir el 45% del mercado. Siguen las empresas Gulfstream de General Dynamics, con ventas de 3.300 millones, Cessna (Textron) con ventas de 3.000 millones y la división de fabricación de aviones de negocios de Raytheon con un volumen de 1.800 millones de dólares.

Dado que principalmente en los Estados Unidos predomina el sistema de la copropiedad de aviones de negocios, los efectos de la crisis se vieron posiblemente mitigados. De hecho, este sistema no cesa de ganar popularidad, a pesar de la difícil coyuntura económica.

Industria de defensa

Este ramo produjo beneficios moderados en 2001. Las dos empresas estadounidenses Lockheed Martín y Northrop Grumman, dedicadas exclusivamente a las actividades militares, anunciaron una ganancia operativa del 6% en 2001.

Después de la guerra fría, este sector comenzó a experimentar los efectos de las disminuciones en el presupuesto de defensa. Sin embargo, tras el atentado del 11 de septiembre y la subsecuente declaración de “guerra contra el terrorismo”, los gastos de material militar deberían aumentar nuevamente en los próximos años. Este incremento del presupuesto de defensa es ya una realidad en los Estados Unidos. Del mismo modo, en Europa también se espera asignar nuevos recursos al armamento de los ejércitos nacionales, para asegurar la preparación debida en el caso de una intervención en cualquier parte del mundo.

El volumen operaciones de la industria de defensa alcanza mundialmente unos 153.000 millones de dólares. Habida cuenta de la concentración y de la consolidación de los años 90, un puñado de empresas tiene una posición dominante en este sector. Las empresas más grandes son Lockheed Martin (EE.UU.) con un volumen de 24.000 millones en 2001, Boeing (EE.UU.) con 17.600 millones, BAE Systems (Gran Bretaña) con 14.700 millones, Raytheon (EE.UU.) con 14.100 millones, Northrop Grumman (EE.UU.) con 13.000 millones, General Dynamics (USA) con 8.600 millones y EADS (Europa) con 7.300 millones de dólares respectivamente.

Mantenimiento, reparación y renovación

La industria mundial de mantenimiento, reparación y renovación de aviones se basa fundamentalmente en los servicios de arreglo y en la venta de repuestos para las aerolíneas en todo el mundo. El sector comprende los departamentos de mantenimiento de Singapur Airlines, Lufthansa, la división de mecanismos de propulsión de General Electrics, Pratt & Whitney (filial de United Technologies), Honeywell, Rolls Royce, Goodrich y Boeing.

La expansión mundial de la flota de aviones de línea determinará esencialmente las perspectivas a largo plazo de esta industria, cuyo volumen de negocios se eleva a 39.500 millones de dólares anuales. Se prevé una tasa de crecimiento de aprox. 2,3% para los próximos años. El número de empresas activas en este sector debería aumentar, dado que las posibilidades de ganancias alcanzan un promedio de 15 a 20%, lo cual las transforma en un atractivo negocio. Se estima que Boeing y otras empresas intensificarán sus actividades en este segmento.

Mecanismos de propulsión

El ramo de los fabricantes de mecanismos de propulsión, cuyo volumen de negocios asciende a 23.900 millones de dólares, está compuesto por muy pocas, grandes empresas. En primer lugar, se encuentra General Electric con cifras de ventas de 11.400 millones de dólares, la siguen Pratt & Whitney con 7.700 millones en 2001 y Rolls Royce con ventas de 4.800 millones de dólares.

Los pronósticos afirman que entre 2001 y 2010, se fabricarán unos 7.700 mecanismos de propulsión por un valor total de 67.700 millones de dólares.

Industria aeroespacial

Los segmentos más importantes de la industria aeroespacial son la fabricación de satélites y la producción y puesta a disposición de cohetes portasatélites para el transporte en el espacio.

Teniendo en cuenta las cifras comerciales de los 5 fabricantes punteros, las ventas en el 2000 se elevan a unos 12.200 millones de dólares. Dichos fabricantes comprenden la división de satélites de Boeing, con un volumen de negocios de 3.000 millones de dólares, Lockheed Martin con 2.800 millones, Alcatel Space Netherlands con 2.700 millones, Astrium (parte de EADS) con 2.500 millones y Loral Space & Communications con 1.000 millones de dólares respectivamente.

La industria aeroespacial registró una tasa de crecimiento anual del 20% en la última década. Los pronósticos por demás optimistas en cuanto a la demanda de satélites para las telecomunicaciones han sido una de las causas que generaron tan alto crecimiento. Dos de las tres empresas start-up más conocidas del ramo - Iridium World Communications e ICO Communications – están ya en bancarrota, la tercera, Globalstar, se declarará pronto en quiebra, dado que la clientela no adoptó el concepto propuesto por las mismas. Este fracaso tuvo sus consecuencias en las

decisiones de los inversores que vacilan en apoyar a las tecnologías satelitales. Por ello, la tasa de crecimiento será también mucho menor en los próximos años.

Las relaciones laborales, las horas de trabajo y la política de personal de las empresas de la industria aeronáutica y aeroespacial acusan profundas diferencias

Los cuestionarios completados por las organizaciones miembros revelan las diferencias que, como en otros ramos, existen en lo que respecta a la representación de los intereses de los trabajadores y a la política de personal de las distintas empresas. Las diferencias son palpables sobre todo cuando se establece la comparación entre las empresas en los Estados Unidos y en Europa.

En Europa, salvo quizás en Gran Bretaña, la representación de los intereses de los trabajadores presenta una estructura de vía doble, cuyas ramas están sin embargo estrechamente relacionadas. Por un lado, la representación se lleva a cabo por medio de las organizaciones sindicales nacionales y, por el otro, por medio de los gremios instalados dentro de las empresas, tales como el Comité de Empresa Intercentros en Alemania, el “comité d'établissement” en Francia y el comité de empresa en España. En Gran Bretaña, los sindicalistas o los representantes de los trabajadores se encargan de representar los intereses de los trabajadores. No obstante, su puesto no se encuentra ratificado por la reglamentación legal como en Europa continental.

Dichos gremios, los cuales se apoyan a su vez en otras estructuras dentro de la empresa o del consorcio multinacional, como el Comité de Empresa del Grupo en Alemania o el “Comité du groupe” en Francia, tienen diferentes competencias y derechos en cada país. Actualmente, otros gremios transnacionales o europeos complementan a los primeros (Comité de Empresa Europeo - ver el capítulo siguiente) y forman una base tendiente a uniformizar los diferentes intereses nacionales, con el objeto de definir una política común de representación de los trabajadores. De ese modo, se ponen numerosas trabas a la aplicación de la política de “jugar el uno contra el otro”, a la hora de representar los intereses de los sindicatos y de las fábricas o empresas.

En los Estados Unidos, la representación de los trabajadores tiene lugar por intermedio de las organizaciones sindicales nacionales y de sus ramas locales, solamente cuando los trabajadores cuentan con una estructura sindical organizada. La industria aeronáutica y aeroespacial pertenece a la categoría de ramos que, como la industria automovilística, están muy bien organizados desde el punto de vista sindical en comparación con otras industrias. Este es principalmente el caso de las cinco empresas más grandes de la industria aeronáutica, como por ej. Boeing y Lockheed Martín.

Serias diferencias entre las empresas en los Estados Unidos y en Europa han podido constatarse también en la cuestión de las horas de trabajo, elemento clave de la política de convenios colectivos de muchos sindicatos europeos. En comparación con las empresas de Europa continental, las empresas estadounidenses aplican los tiempos de trabajo más prolongados (fundamentalmente sobre una base anual) y los períodos de vacaciones más cortos.

Teniendo en cuenta el análisis de los cuestionarios, las diferencias son insignificantes con respecto a las empresas japonesas, cuyas jornadas laborales continúan siendo las más largas.

Los instrumentos de política de personal aplicados por las empresas acusan también diferencias sustanciales, sobre todo cuando se trata de compensar una disminución de los pedidos.

La política del “hire and fire” parece seguir siendo la respuesta dominante de las empresas americanas. Recientemente, Boeing anunció el despido de 30.000 trabajadores de sus plantas en los Estados Unidos. En dichos casos, las empresas europeas intentan, en cambio, reducir al mínimo el despido de personal y de conservar a sus empleados calificados. Para ello, uno de los instrumentos de política de personal más utilizados es el de la jornada reducida. Otros instrumentos son las cuentas de horas de trabajo, las cuales están siendo ya utilizadas con éxito en la industria automovilística a modo de “tiempo de trabajo tampón” y podrían ser aplicadas aquí en el futuro.

Todavía es incierto en qué medida las diferentes estrategias de los sindicatos sobre convenios colectivos desempeñan un papel en esta evolución divergente. Se trata, en efecto, de una de las cuestiones que es menester elucidar en la conferencia mundial de la industria aeronáutica y aeroespacial de Toulouse y, por cierto, también tras dicho encuentro. Las estrategias elaboradas conjuntamente por todos los sindicatos nacionales representados en este ramo y una cooperación aún más estrecha son elementos indispensables para el trabajo en el futuro.

EADS: el consejo de empresa europeo define las reglas

Paralelamente a la constitución de la empresa EADS y de la constitución de la empresa Airbus, se dio impulso al establecimiento del comité de empresa europeo (CEE) para introducir estructuras de representación social con perspectivas transnacionales. Este proceso fue posible fundamentalmente gracias al respaldo y al trabajo de la Federación Europea de Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas (FETIM)

El comité de empresa europeo fue creado rápidamente. Un interés doble fue decisivo:

- El personal y los representantes de los trabajadores deseaban poder contar con derechos de consulta y de información a nivel central de comité europeo, prácticamente desde el momento del establecimiento de dicha entidad transnacional.
- A su vez, la EADS – propietaria de partes y la dirección no deseaban sobrecargar el delicado proceso de integración con conflictos en la esfera de la representación de los intereses sociales. La prioridad para ambos era la de adoptar los intereses legítimos del personal y de sus representantes para integrarlos en las cuestiones de incumbencia del comité de empresa europeo.

De conformidad con la directiva de la UE sobre los comités de empresa europeos de septiembre de 1994, el 23 de octubre de 2000, tras tres rondas de negociaciones, se firmó una convención que presenta los rasgos distintivos siguientes (el texto completo de la convención se encuentra en el anexo 1 y 2):

- El CEE EADS tiene el derecho de celebrar cuatro sesiones ordinarias al año, con la presencia del comité de la empresa en dos de ellas.
- El CEE EADS forma un comité económico integrado por algunos de sus miembros, con derecho a consultar y a asesorar a los representantes del comité ejecutivo del comité EADS.
- Un representante de la Federación Europea de los Trabajadores de las Industrias Metalúrgicas (FETIM) integra el CEE en calidad de miembro sin derecho de voto.
- El CEE EADS está autorizado a convocar a dos expertos.
- El CEE EADS tiene el derecho de establecer consejos de empresa europeos subordinados para las áreas centrales del EADS, p. ej. para Airbus, Astrium y Eurocopter,
- El CEE EADS tiene el derecho de establecer consejos de empresa nacionales en cada país miembro, en el cual al menos dos empresas del consorcio EADS ejercen su actividad.
- El CEE EADS está autorizado, en casos excepcionales, a presentar informes directamente al propietario de partes del consejo administrativo del holding.

Estas disposiciones particulares van más allá de lo estipulado por la directiva de la UE como “norma mínima”. Las mismas son mucho más amplias que la reglamentación de la mayor parte de las otras empresas que establecieron en el ínterin consejos de empresa europeos.

La convención EADS es ejemplar, en primer lugar, porque prevé el establecimiento de un comité económico con derechos garantizados de acceso a información económica de carácter estratégico. Además, el CEE tiene derechos de consulta a los propietarios de partes, lo cual es extremadamente importante desde el punto de vista de la estrategia empresarial. La atribución de una sede propia al CEE refuerza la perspectiva de integración del CEE y le confiere una función de planificación. La modalidad de trabajo del CEE, con cuatro sesiones plenarias y sesiones complementarias del comité económico dan cuenta de una estructura que permite eficiencia y continuidad de desarrollo de los trabajos.

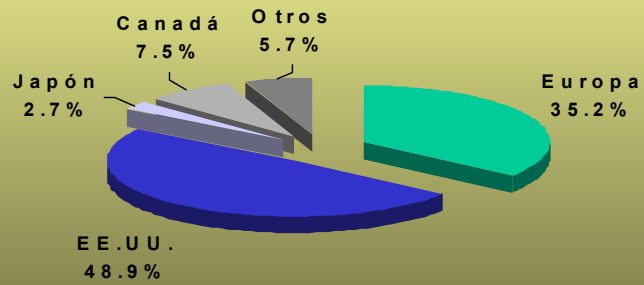
El CEE EADS podría también asumir una función primordial si logra resolver conflictos entre las sedes y las áreas de las empresas, entre los intereses nacionales y las exigencias europeas, entre la necesidad de asegurar la estabilidad y la de reestructurar la empresa cuando las circunstancias lo imponen, para así determinar una posición y estrategia europeas comunes, de concierto con los sindicatos metalúrgicos europeos.

La Industria Aerospacial

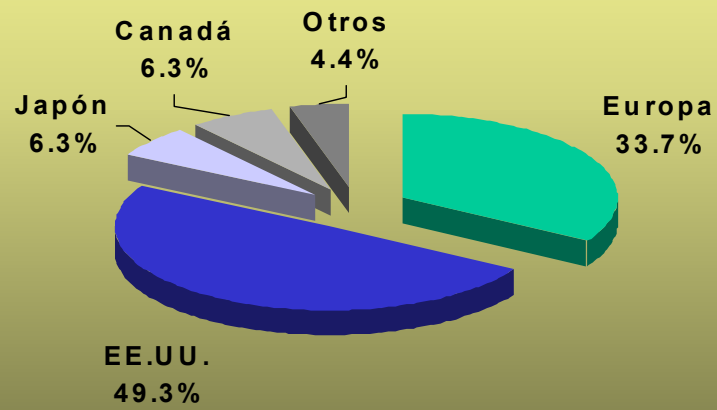
en

cuadros y Gráficas

Aeronáutica 2000 : Empleo mundial



Aeronáutica: Ventas mundiales en 2000



La industria aeronáutica: Comparación de Ventas y Empleo en 2000

	Ventas * (en billones de Euros)	Empleo** '000
EE.UU.	105,6	595,9
UE	72,3	429,1
Japón	13,4	33,0
Canadá	13,6	91,5
Otros ***	9,4	70,0
Total	214,2	1219,5

Fuente: AECMA, AIA, AIAC, SJAC, Informes de Empresas

(*) sobre la base de ventas consolidadas

(**) a finales del año

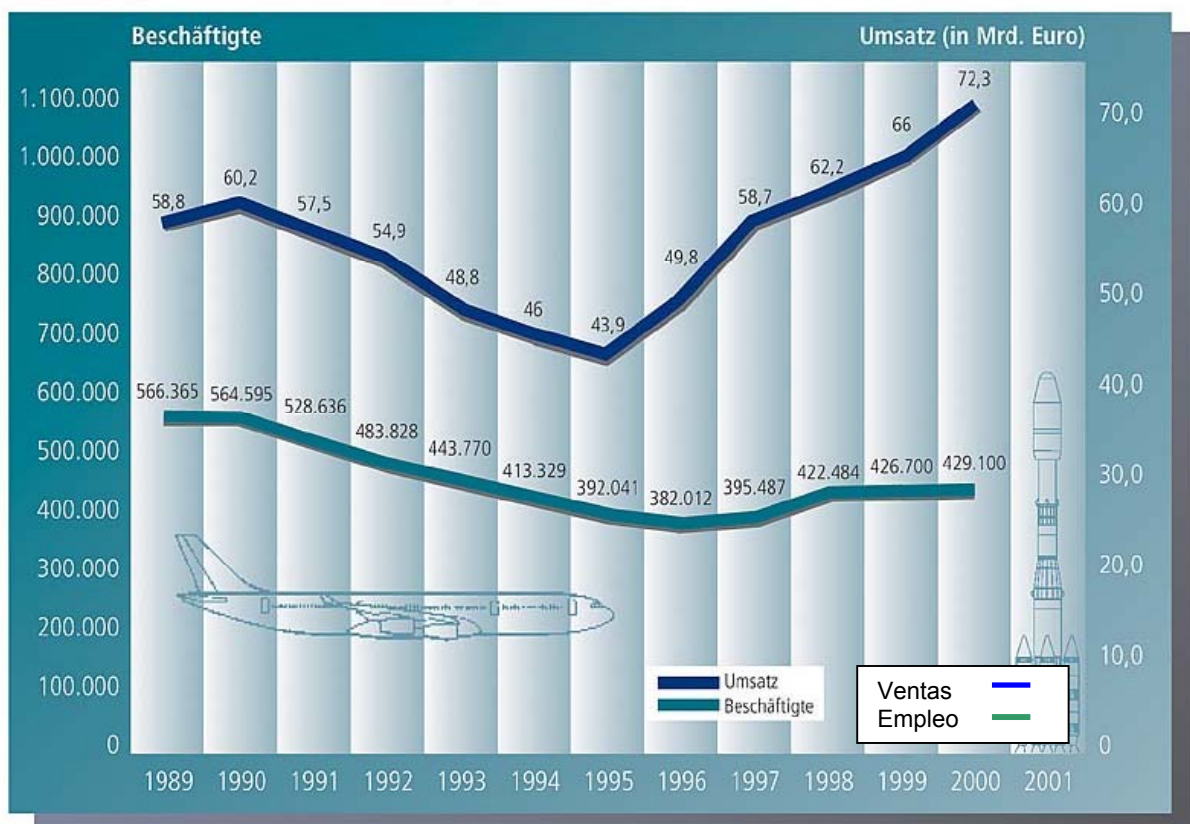
(*) excluyendo ventas y empleo que no pertenecen directamente a la aeronáutica

(**) incluye personal de la empresa únicamente directamente relacionado con la producción (no comparable con otros países)

(***) no se incluye ni a la RP China ni a los países de la Comunidad de los Estados Independientes

Evolución de la cifra de ventas y el empleo en la industria aeronáutica

Entwicklung von Umsatz und Beschäftigung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie



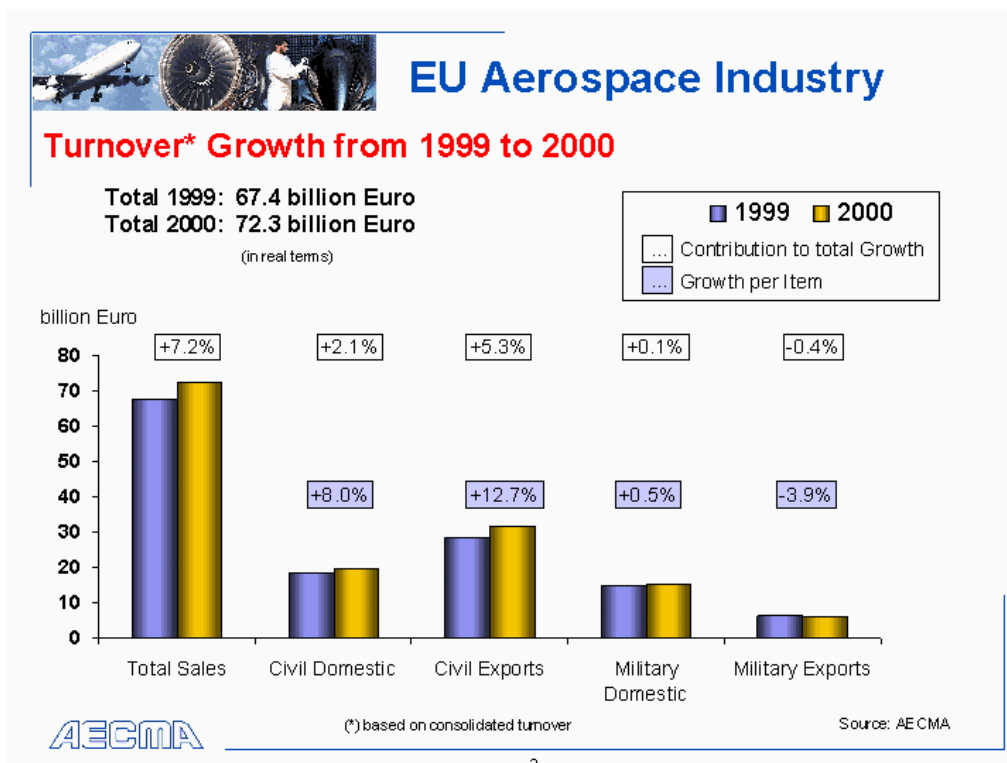
Quelle: AECMA (European Association of Aerospace Industries)

Fuente: Asociación Europea de las Industrias Aeroespaciales (AECMA)

La industria aeronáutica en la UE en 2000

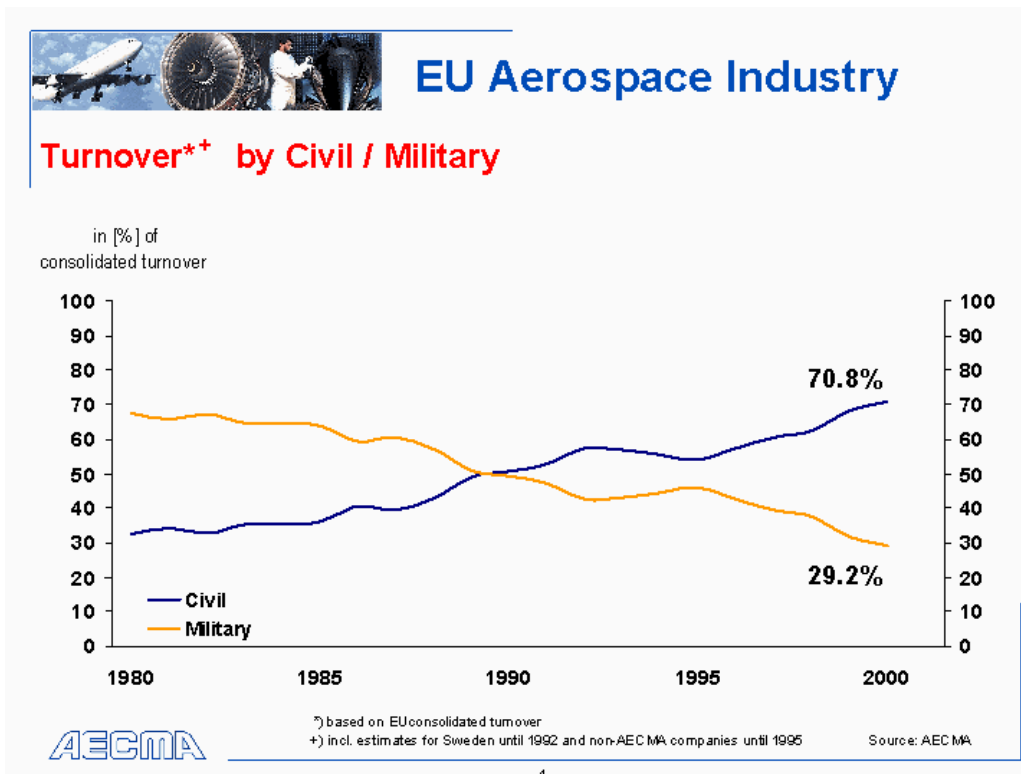
		Crecimiento desde 1999*	Crecimiento desde 1995
Cifra de ventas	72 milliards €	7.2%	53%
Empleo	429,100	0.6%	11%
Rentabilidad	5%	-1.9%**	
Pedidos	150% du chiffre d'affaires	+33.0%**	
Libro de pedidos	290 milliards €	18.0%	

La industria aeronáutica en la UE/ crecimiento de las ventas de 1999 a 2000 en billones de €



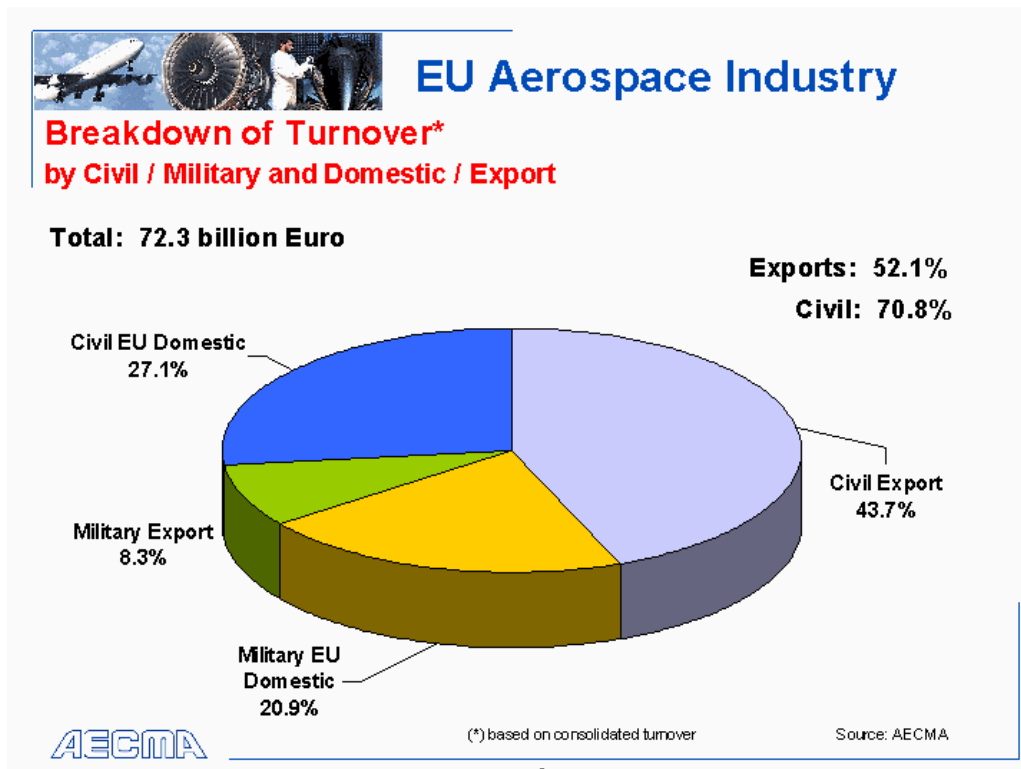
Ventas totales / Civiles en la UE / Exportación de civiles / militares UE / exportación militar

La industria aeronáutica en la UE / Evolución en las ventas civiles / militares



4

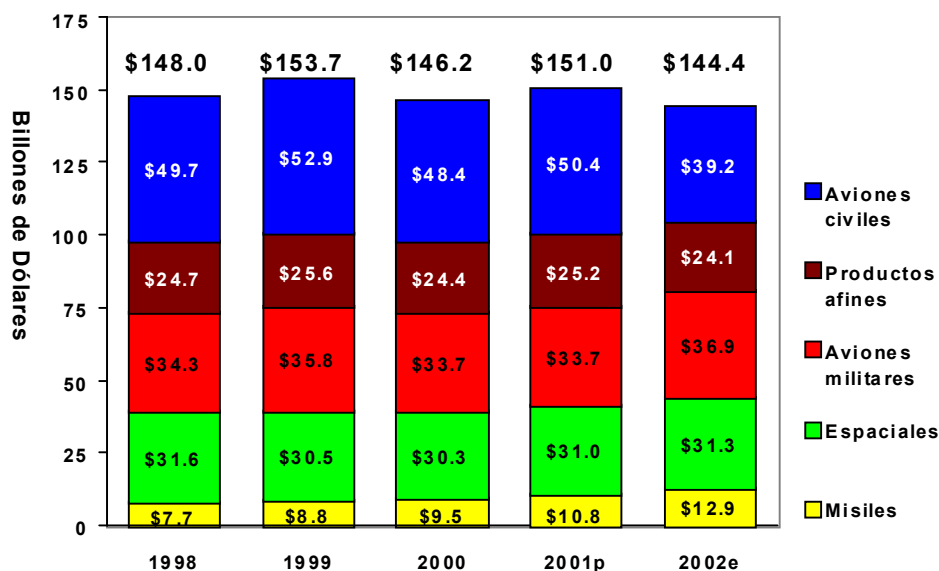
La industria aeronáutica en la UE Desglose de las ventas civiles / militares / exportaciones



8

EE.UU.: La industria aeronáutica- Ventas por Sector

Ventas de la industria aeronáutica



La industria aeronáutica en la UE en 2000-Volumen de ventas por segmentos de productos

Total: 72 279 millones €	Cifra de Ventas en millones de €	Porcentajes
Aviones	66145	91.5%
Productos acabados ^{+#}	31856	44.1%
Aviones civiles grandes	18 331	25.4%
Aviones regionales	1 622	2.2%
Jets comerciales	1 463	2.0%
Helicópteros	3 756	5.2%
Aviones militares	6 685	9.2%
Aeroestructuras [#]	2 924	4.0%
Motores de aviones [#]	8 352	11.6%
Equipo de aviones [#]	5 734	7.9%
Mantenimiento de aviones	17 279	23.9%
Misiles ⁺	2 150	3.0%
Espacio ⁺	3 984	5.5%
Total	72279	100%

Fuente: AECMA

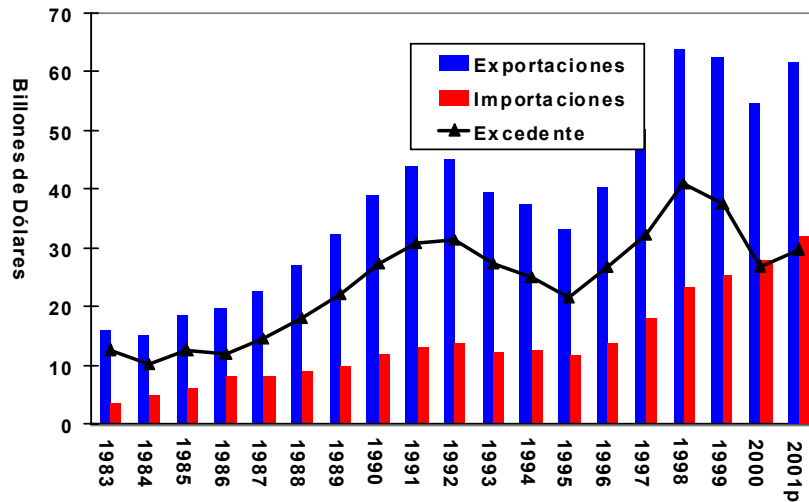
* sobre la base de ventas consolidadas

+ las cifras incluyen motores y equipo surtidos por países de la UE y fuera

no incluye mantenimiento

EE.UU.: La industria aeronáutica– Exportaciones e Importaciones

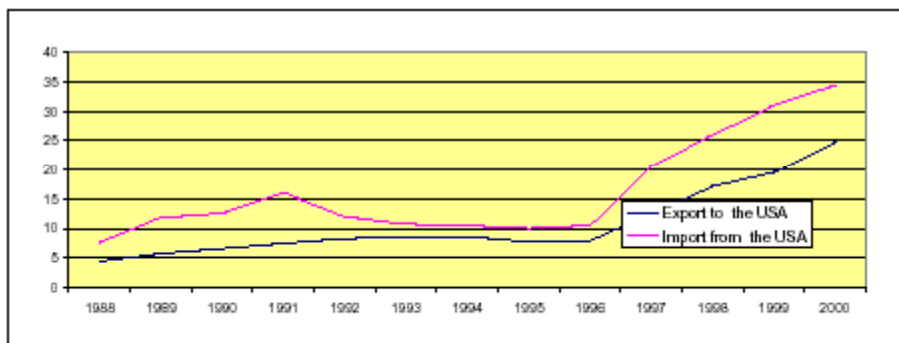
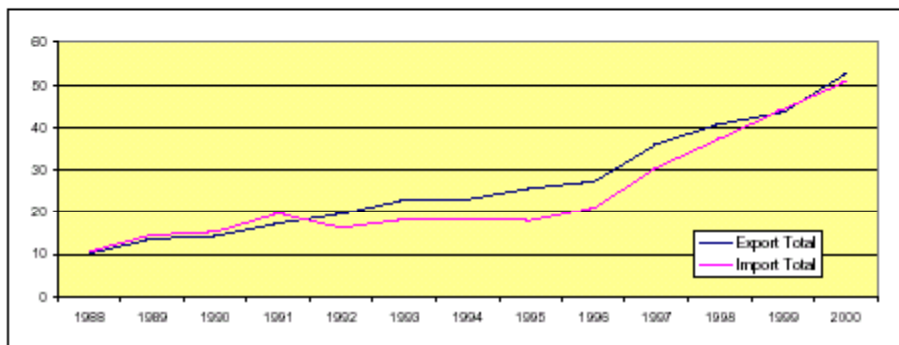
Comercio Exterior Aeroespacial



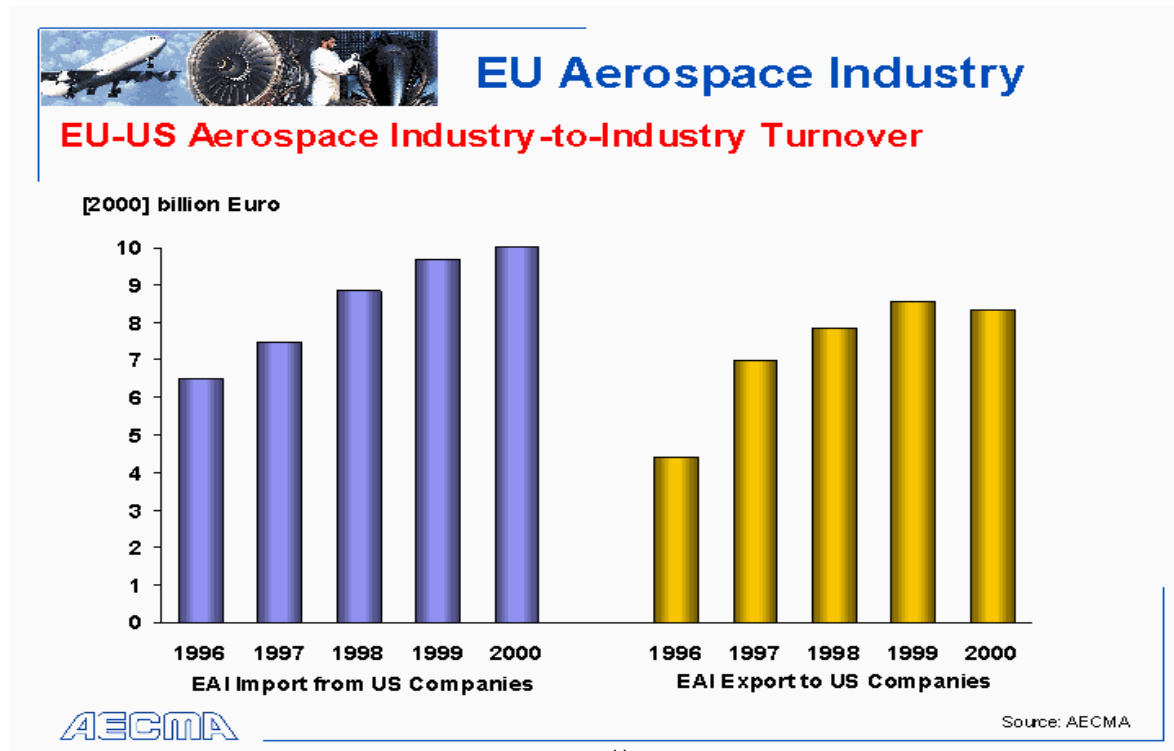
La industria aeronáutica en la UE de los 15– Importaciones / Exportaciones y Balanza Comercial

EU15 Aerospace * Import, Export & Trade Balance

(Then Year Euro bn)

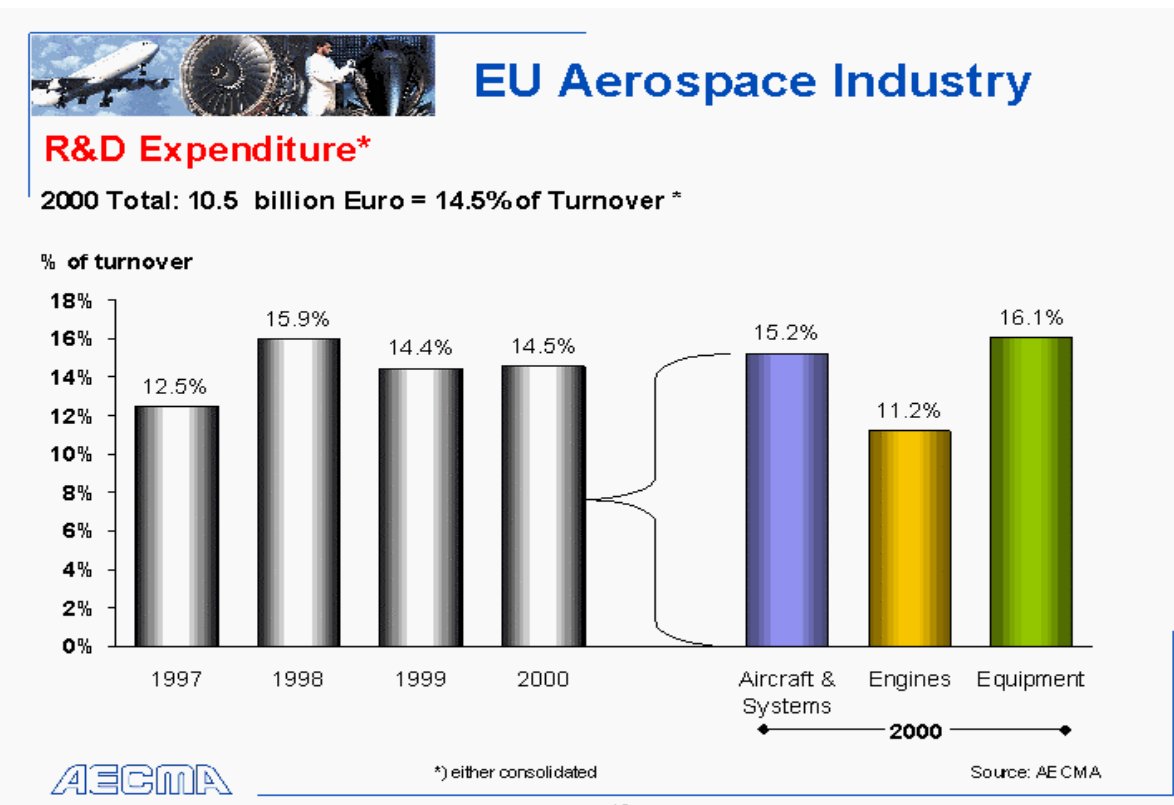


UE- industria aerospacial: Intercambios comerciales con compañías estadounidenses



11

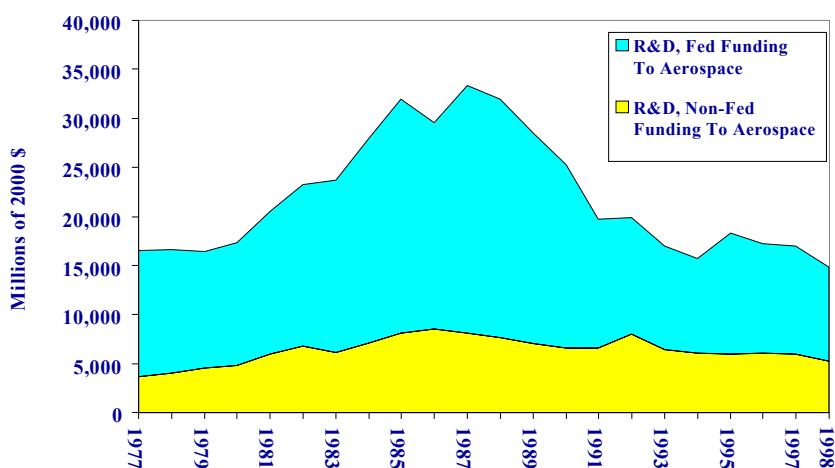
La industria aerospacial en la UE: Gastos de Investigación y Desarrollo en 2000 En % de las Ventas



12

EE.UU.: Financiación de los Gastos de Investigación y Desarrollo

Aerospace R&D Funding



5

Gastos de Investigación y Desarrollo y su Financiación en la UE en 2000

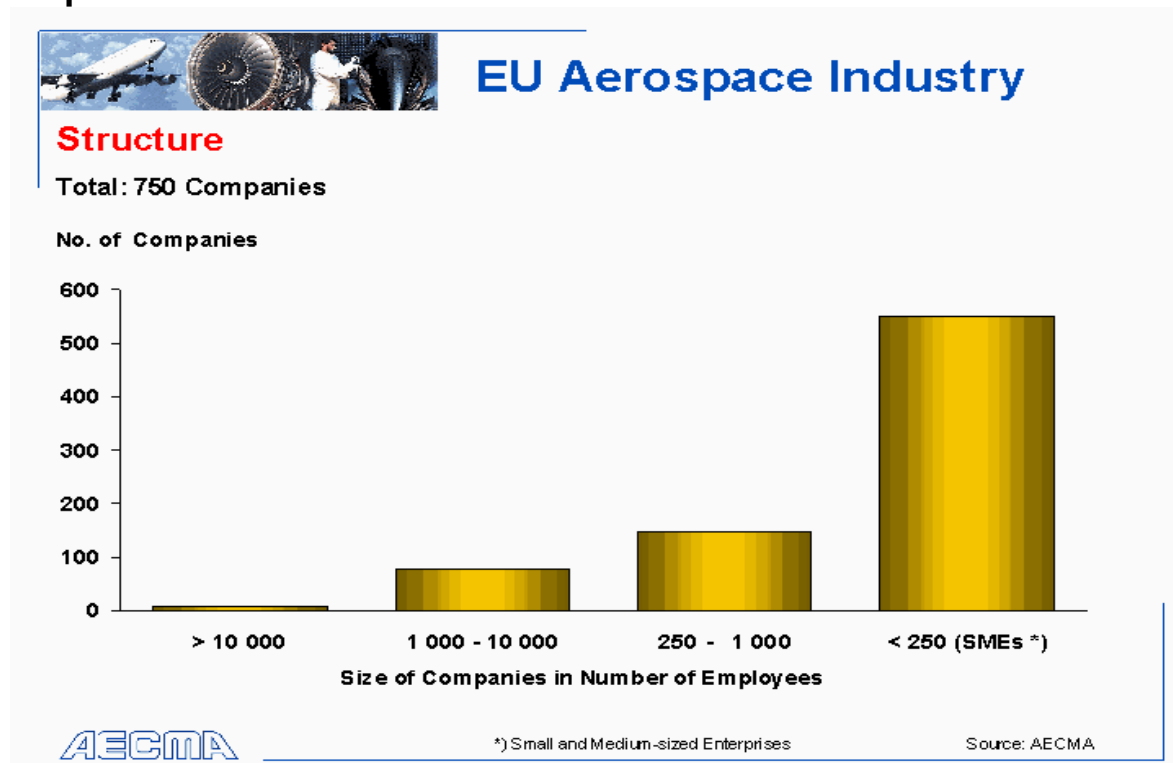
		Gastos de Investigación y Desarrollo* en % de cifra de ventas*	Gastos de Investigación y Desarrollo en billones de €*
Financiados por la empresa	civil	4,7%	3,4
	militar	2,2%	1,6
	Total	6,8%	4,9
Financiados por gobiernos de la UE**	civil	1,3%	0,9
	militar	6,4%	4,6
	Total	7,7%	5,6
Gran Total		14,5%	10,5

Fuente: AECMA

*) consolidadas

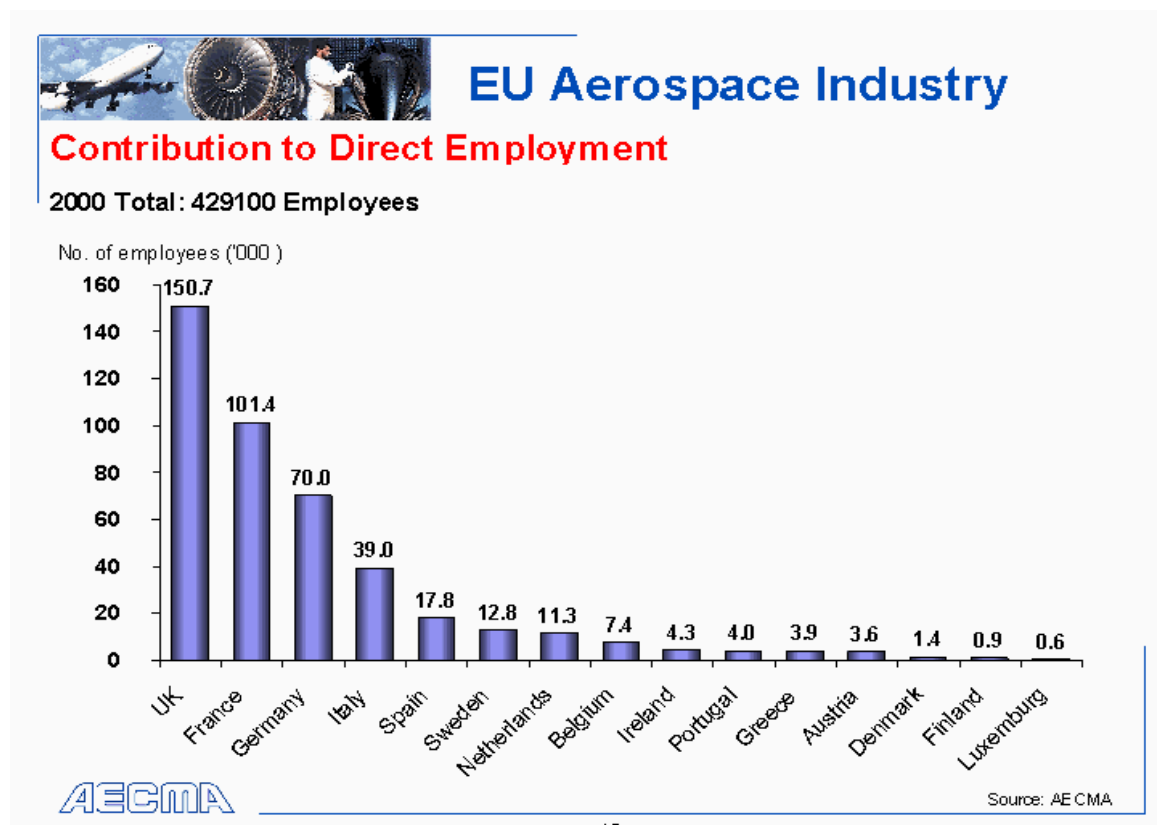
**) incluye ESA, establecimientos y agencias de investigación aerospacial nacional

Estructura empresarial en la Aeronáutica de la UE sobre la base del empleo



14

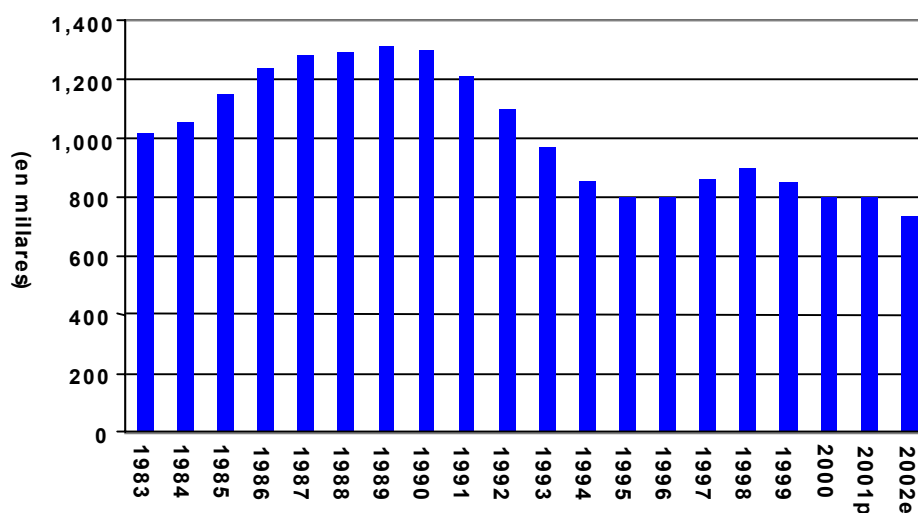
UE-Industria Aeroespacial: Cifra del empleo directo en los países de la UE-



15

EE.UU.: Evolución del empleo en la Industria Aeroespacial

Empleo en la Industria Aeroespacial



Las mayores empresas aerospaciales en 1999

Empresas	Sitio	Ventas billones de \$	Ventas Industria Aeroespacial Billones de \$	Empleados	Ventas por empleado \$
Boeing	EE.UU.	58,0	57,2	197.000	294.000
Lockheed Martin	EE.UU.	25,5	24,5	147.000	174.000
Aerospatiale Matra	Francia	13,7	12,8	52.400	262.000
DASA	Alemania	9,8	9,8	46.100	212.000
CASA	España	1,3	1,3	8.200	158.000
Compañías EADS-	UE	24,8	23,9	106.700	233.000
BAE Systems	Reino Unido	20,6	20,6	83.400	248.000
Raytheon	EE.UU.	13,7	12,8	105.300	188.000
United Technologies	EE.UU.	24,1	11,5	-	-
General Electric	EE.UU.	111,6	10,6	-	-
Honeywell Int.	EE.UU.	23,7	9,1	-	-
Northrop Grumman	EE.UU.	9,1	9,1	44.600	202.000
Rolls Royce	Reino Unido	7,7	6,1	40.900	188.000
TRW Aeronautics	EE.UU.	17,0	5,6	-	-
Thomson CSF	Francia	7,3	5,5	-	-
Bombardier	Canadá	9,2	5,5	-	-
SNECMA	Francia	5,4	5,4	23.500	220.000
Finmeccanica	Italia	6,4	4,0	-	-

Fuente: Flight International

EE.UU.: Promedio de sueldos por hora en la industria aerospacial

AVERAGE HOURLY EARNINGS IN THE AEROSPACE INDUSTRY
Calendar Years 1987 To Date
(Production Workers Only)

Year/ Month	Aerospace Industry	Aircraft and Parts				Guided Missiles, Space Vehicles and Parts	
	Total	Total	Aircraft	Aircraft Engines & Engine Parts	Aircraft Parts & Auxiliary Equipment	Total	Guided Missiles & Space Vehicles
SICs	372 & 376	372	3721	3724	3728	376	3761
1987	\$13.10	\$13.17	\$13.74	\$13.33	\$12.23	\$12.73	\$13.09
1988	13.48	13.55	14.18	13.80	12.28	13.13	13.53
1989	14.10	14.17	14.89	14.42	12.81	13.70	14.20
1990	14.73	14.79	15.66	14.84	13.37	14.39	14.82
1991	15.51	15.60	16.72	15.38	14.05	14.90	15.21
1992	16.46	16.53	17.70	16.28	14.89	15.99	16.45
1993	17.18	17.23	18.43	16.70	15.72	16.80	17.43
1994	17.89	17.95	19.50	17.31	16.01	17.48	18.29
1995	17.99	18.02	19.97	17.34	15.93	17.74	18.58
1996	18.56	18.57	20.49	18.22	16.42	18.51	19.34
1997	18.94	18.88	20.76	18.58	16.76	19.53	20.75
1998	19.24	19.17	21.08	18.93	17.02	19.96	21.38
1999	19.67	19.60	21.83	19.47	17.08	20.39	21.96
2000	20.50	20.48	23.14	20.17	17.76	20.76	21.98
2001 r	21.06	21.03	23.84	20.63	18.45	21.44	22.58
2002 *	21.63	21.61	24.75	20.74	19.13	21.87	22.92

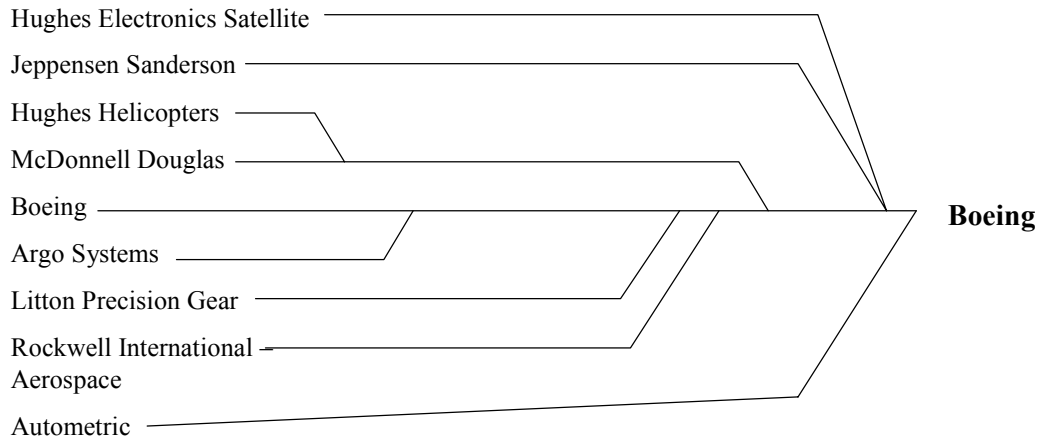
Fuente: US-Bureau of Labor Statistics and AIA estimates

EE.UU.: Promedio de tiempo de trabajo semanal por trabajador en la industria aeronáutica

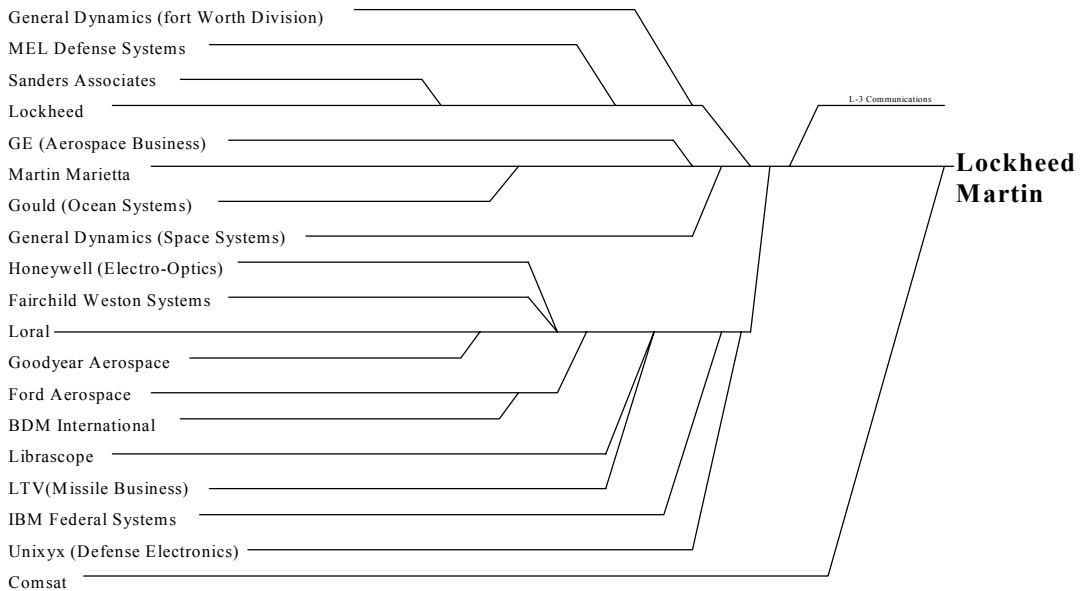
AVERAGE WEEKLY HOURS IN THE AEROSPACE INDUSTRY
Calendar Years 1987 To Date
(Production Workers Only)

Year/ Month	Aerospace Industry	Aircraft and Parts				Guided Missiles, Space Vehicles and Parts	
	Total	Total	Aircraft	Aircraft Engines & Engine Parts	Aircraft Parts & Auxiliary Equipment	Total	Guided Missiles & Space Vehicles
SICs	372 & 376	372	3721	3724	3728	376	3761
1987	42.4	42.4	42.1	42.5	42.8	42.5	42.5
1988	42.5	42.4	42.0	42.2	43.1	43.2	43.2
1989	42.1	41.9	41.4	42.7	42.3	43.0	43.0
1990	42.3	42.3	41.9	42.9	42.6	42.5	42.8
1991	41.8	41.7	41.5	42.5	41.5	42.4	42.7
1992	41.6	41.7	41.6	42.3	41.3	40.8	40.5
1993	41.6	41.6	41.0	42.8	41.8	41.4	41.7
1994	42.1	42.1	41.0	43.5	43.0	42.2	42.6
1995	42.1	42.0	40.5	44.4	42.5	43.1	43.7
1996	43.1	43.2	41.9	44.6	43.9	42.7	43.3
1997	44.6	44.7	44.2	45.1	45.1	43.1	43.2
1998	44.0	44.2	44.2	44.4	44.1	42.1	41.7
1999	42.8	42.9	42.3	44.1	42.8	41.8	40.8
2000	43.3	43.5	42.9	44.5	43.6	40.8	39.8
2001	42.6	42.7	41.8	44.1r	42.9	42.0	42.0

Fuente: US-Bureau of Labor Statistics and AIA estimates



Source: Credit Suisse First Boston

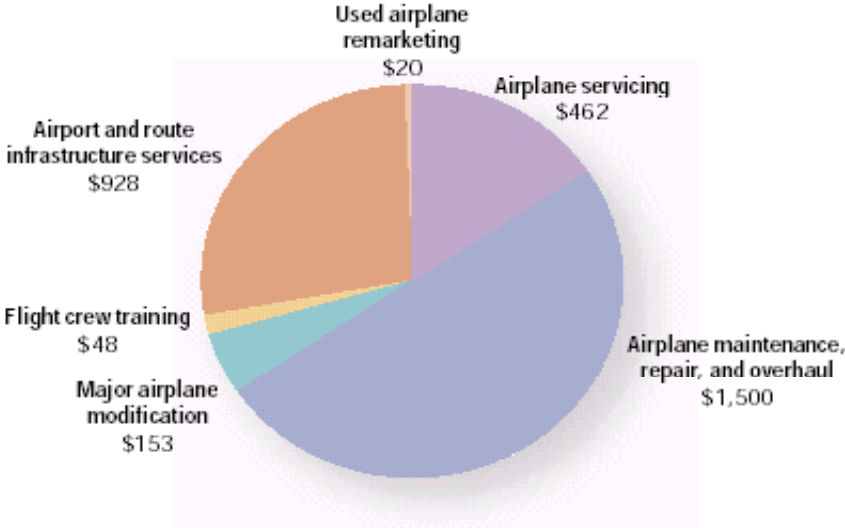


Source: Credit Suisse First Boston

Mercado para Servicios de Soporte

Commercial Aviation Support Services Markets Represent a \$3.1 Trillion Opportunity

Year 2000 dollars in billions, 2001–2020



20-Year Outlook—Support Services

Worldwide demand for commercial aviation support services, 2001–2020

The world fleet will grow to 32,955 passenger and cargo jets in 2020. Total market potential for aviation support services is \$3.1 trillion as follows:

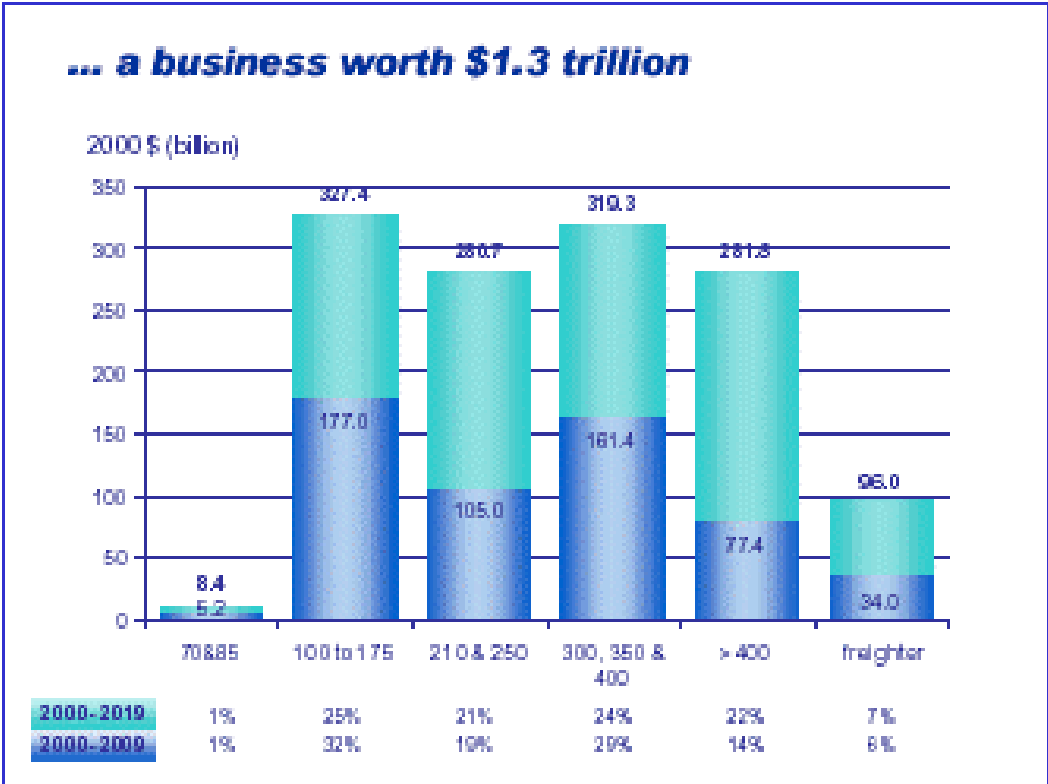
2000 US dollars, billions

- Airplane servicing 462
- Airplane maintenance, repair, and overhaul 1,500
- Major airplane modification 153
- Flight crew training 48
- Airport and route infrastructure services 928
- Used airplane remarketing 20

Serán entregados cerca de 15.400 aviones nuevos ...



por un valor de 1,3 mil billones de \$



Fuentes:

Airbus: Global Market Forecast 2000 – 2019, julio 2000

Boeing: Current Market Outlook 2001

AECMA: The European Aerospace Industry. Facts & Figures 2000

AECMA: 2000 Statistical Survey

AIA – página web: Statistics

Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V.: Jahresbericht 2000 / 2001

(Asociación de la Industria Aeroespacial Alemana: Informe Anual 2000 / 2001)

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie: Bericht des Koordinators für die Deutsche Luft- und Raumfahrt

(Ministerio Alemán de Economía y Tecnología: Informe del coordinador para la industria aeroespacial).

Las compañías en la Aeronáutica

Perfil de las Empresas

Observaciones: A continuación encontrarán ustedes algunos datos referentes a las compañías en la industria aeroespacial responsables de las empresas proveedoras en este sector. Estos datos se basan sobre cuestionarios que fueron enviados a los afiliados de la FITIM.

Los cuestionarios se han desglosado también en otros temas como la política sindical, el tiempo de trabajo, los sistemas de representación de los trabajadores, etc. Estos cuestionarios fueron recibidos con retraso y las respuestas a las preguntas fueron a veces incompletas o confusas. Estas no permitieron aclarar dudas y discrepancias antes de imprimir el informe. En consecuencia, hemos decidido que estos cuestionarios no se publicarán esta vez.

Posteriormente, se proporcionará a los participantes en la conferencia y a los afiliados de la FITIM una compilación de la información contenida en estos informes.

Perfil de la Empresa / Cuestionario sobre la Empresa / Grupo

Nombre de la Empresa	Airbus GmbH / Alemania				
Dirección / Lugar:					
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones de US\$	11,6 billones \$ 182 aviones	13,3 billones \$ 229 aviones	16,7 billones \$ 294 aviones	17,2 billones \$ 311 aviones	20,5 billones \$ 325 aviones
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-))	1997	1998	1999	2000	2001
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
		15.799	16.528	17.587	19.051
Trabajadores no manuales:		8.144	8.361	8.782	9.347
Trabajadores manuales:		7.655	8.167	8.805	9.704
Mujeres:		1.785	1.867	1.987	2.099
Productos:	<p>Construcción y fabricación de aviones civiles</p> <p>Un sólo pasillo (Familia A 320) Fuselaje amplio (Familia A 300) De largo alcance (A 340) Avión de gran capacidad (A 380)</p>				
Convenio Colectivo:	Nacional	Regional	Compañía	Fábrica	
Objetos sobresalientes	Airbus tiene diferentes sitios en varios países de la UE. Los sistemas de negociaciones y convenios colectivos varían de un país al otro..				

Nombre de la Empresa	The Boeing Company				
Dirección / Lugar:	100 N. Riverside Plaza Chicago, IL 60606 EE.UU.				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas Billones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	45,8	56,154	57,993	51,321	58,198
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-) Billones)	1997	1998	1999	2000	2001
	0,178	1,120	2,309	2,128	2,827
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	238.000	231.000	197.000	198.100	188.000
Trabajadores no manuales:	n.d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Trabajadores manuales:	n.d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Mujeres:	n.d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Productos:	Aviones civiles: 717 / 737 / 747 / 757 / 767 / 777 Aviones militares / misiles: Helicóptero AH-64D Apache / AV-88 Harrier II / C-17 Globemaster III / F-22 Raptor (desarrollo) / F/A-15 Eagle / F/A-18C/D Hornet / F/A-18E/F Super Hornet / Misil Harpoon / ataque tierra JSF Joint (contrato de desarrollo) / helicóptero Comanche RAH-66/ sistema de entrenamiento para vuelos T-45 / vehículo aéreo de combate sin nombre / avión rotor V-22 Osprey tilt- Boeing Espacio y Comunicación: 767 AWACS / servicios de lanzamiento al espacio Delta / E-3 AWACS / satélites de sistema de posición (GPS) / Estación Espacial Internacional (proveedor de NASA) / sistemas nacionales de defensa contra misiles/ nave espacial				
Convenio Colectivo:	Nacional	Regional	Empresarial	De fábrica	
Objetos sobresalientes:	no	no	no	Sueldos / Prestaciones adicionales / Condiciones de trabajo	

Nombre de la Empresa	EMBRAER S/A				
Dirección / Lugar	EMBRAER- EMPRESA BRASILEIRA DE AERONAÚTICA Avª Brigadeiro Faria Lima nº 2170 PUTIM CEP12227-901 São José dos Campos-SP/ Brasil				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas Billones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	0,772	1,362	1,861	2,859	2,971
Resultados financieros					
(Beneficios (+) / Pérdidas (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	- 0,031	+ 0,114	+ 0,227	+ 0,353	+ 0,468
Número total de empleados:					
	1997	1998	1999	2000	2001
	4.145	6.214	7.661	8.555	9.188
Angestellte:	167	208	288	361	400
Trabajadores manuales:	2.853	4.256	5.353	6.021	6.328
Mujeres:	269	456	672	906	1.054
Productos:	Turbo-hélice: EMB-110 Bandeirantes / EMB-120 Brasília Jets: ERJ-145 / ERJ-170 / ERJ190 Jet corporativo: Legacy Militar: AMX / Tucano- 312 / ALX- 314 Sistema de vigilancia: 145- SIVAM 3 modelos				

Convenio Colectivo	Naciónal	Regional	Empresarial	de la Fábrica
Objetos sobresalientes				PLR / Sueldos / Tiempo de Trabajo

Nombre de la Empresa:	Lockheed Martin Corporation				
Dirección / Lugar:	6801 Rockledge Drive Bethesda, MD 20817 / EE.UU.				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas Billones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	28,069	26,266	25,530	25,329	23,990
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): Billones	1997	1998	1999	2000	2001
	1,300	1,001	0,382	0,519	0,079
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	173,000	165,000	147,000	126,000	125,000
Trabajadores no manuales:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Trabajadores manuales:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Mujeres:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Productos:	Avión caza (F-16 / F-22 / bombardero y caza) / avión de transporte (C-130J) / Sistemas de vuelo misil / misiles / barcos- y submarinos – sistema de combate / sistema de control de tráfico aéreo / sistemas de control de fuego				
Convenio Colectivo:	National	Regional	Company	Plant	
Objetos sobresalientes:	---	---	---	Sueldos / otras prestaciones / Condiciones de trabajo	

Nombre de la Empresa:	Bombardier Inc.				
Dirección / Lugar:	800 René-Lévesque Blvd. West, Quebec, H3B 1Y8, Canadá				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas Billones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	5,92	5,85	7,61	9,42	10,71
Resultados financieros: (Beneficios (+) / Pérdidas (-): billones	1997	1998	1999	2000	2001
	0,301	0,289	0,366	0,497	0,648
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	41.150	47.778	53.000	56.000	58.000
Trabajadores no manuales:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Trabajadores manuales:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Mujeres:	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Productos:	Construcción de aviones: Canadair-415 turboprop / Canadair SE / Challenger 604 / Continental / Global Express / Learjet 31A, 45, 60 / CRJ 200 / CRJ 700 / CRJ 900 / Q100 / Q200 / Q300 / Q400				
Convenio Colectivo:	Nacional	Regional	Empresa	Fábrica	
Objetos sobresalientes:	no	no	no	Sueldos / otras prestaciones / Condiciones de trabajo	

**Otras Empresas / Empresas de la Industria Abastecedora /
Productos Militares**

Nombre de la Empresa:	DASSAULT AVIATION				
Dirección / Lugar:	75008 PARIS Francia				
Datos generales de la Empresa:	billones de €				
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones €	3,004	3,082	2,889	3,485	3,470
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-))	1997	1998	1999	2000	2001
	+ 0,211	+ 0,206	+ 0,175	+ 0,237	+ 0,274
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	9.042	9.043	8.710	8.233	8.686
Trabajadores no manuales:	5.572	5.504	5.380	5.013	5.274
Trabajadores manuales:	3.470	3.539	3.330	3.220	3.412
Mujeres:	1.178	1.178	1.136	1.095	1.129
Productos:	Esencialmente: - Fabricación del avión comercial FALCON - MIRAGE 2000 - RAFALE				
Nombre de la Empresa:	General Electric Co.				
Dirección / Lugar:	3135 Easton Tpke, Fairfield, CT 06431				
Datos generales de la Empresa:	billones de US\$				
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones de US\$	88,54	99,82	110,83	129,42	125,91
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): billones	1997	1998	1999	2000	2001
	8,20	9,29	10,72	12,74	13,68
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
	276.000	293.000	340.000	313.000	-
Productos:	Industria Espacial: reactores (mecanismos de propulsión / refacciones / servicio para aviones civiles)				

Nombre de la Empresa:	Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.				
Dirección / Lugar:	2-2-1 Ohtemachi Chiyoda-ku Tokyo, JAPON				
Datos generales de la Empresas (US\$)					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones de. US-\$	65,0	67,2	65,1	61,8	64,7
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	1,18	1,17	0,55	- 5,15	0,49
Número total de empleados.	1997	1998	1999	2000	2001
	14.409	13.949	13.602	13.094	11.682
Trabajadores no manuales:	10.115	9.713	9.427	8.994	7.958
Trabajadores manuales:	4.294	4.236	4.175	4.100	3.724
Mujeres:	1.141	1.075	1.031	988	833
Productos:	Mecanismos de propulsión, construcción de barcos, etc.				

Nombre de la Empresa:	I. T. P.				
Dirección / Lugar:	Parque Tecnológico, Edificio 300 48170 Zamudio - Vizcaya				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas:	1997	1998	1999	2000	2001
Billones €	0,116	0,161	0,198	0,222	0,276
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-) Billones de. €	1997	1998	1999	2000	2001
	0,009	0,0097	0,015	0,023	0,029
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
	849	995	1.118	1.214	1.399
Trabajadores no manuales:	479	564	618	677	826
Trabajadores manuales:	370	431	500	537	573
Mujeres:	77	96	117	134	190
Productos:	<ul style="list-style-type: none"> - Trabajos de ingeniería - Producción de componentes - Turbinas de mantenimiento - Montaje - Ensayos / pruebas 				

Nombre de la Empresa:	Kawasaki Heavy Industries Ltd,				
Dirección / Lugar:	1-1-3 Higashikawasaki-cho Chuo-ku Kobe City, JAPON				
Datos generales de la Empresas (Billones US\$)					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001 (prospecto)
	84,62	77,46	72,69	65,38	70
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-):	1997	1998	1999	2000	2001
	2,41	0,38	-1,69	-0,29	0,92
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	15.931	15.750	15.649	14.619	14.067
Trabajadores no manuales:	8.813	8.710	8.414	7.819	7.528
Trabajadores manuales:	7.118	7.040	7.235	6.800	6.539
Mujeres:	768	742	717	673	630
Productos:	Construcción de barcos y aviones, motores de avión, etc.				

Nombre de la Empresa:	Mitsubishi Heavy Industries, LTD				
Dirección / Lugar:	2-5-1 Marunouchi Chiyoda-ku Tokyo, JAPON				
Datos generales de la Empresas (Yen japonés)					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
	2,7	2,7	2,5	2,5	2,6
Trillones de yenes					
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): Billiones de yenes	1997	1998	1999	2000	2001
	+1,926	+1,205	+441	+910	+465
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
	39.980	39.620	39.304	37.934	37.754
Productos:	La empresa es activa en una variedad de diferentes sectores, entre otros la construcción de aviones, equipo espacial, turbinas, armamento naval, producción de armas				

Nombre de la Empresa:	Raytheon Company				
Dirección / Lugar:	141 Spring St. Lexington, MA 02421				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas Billones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001
	13,67	19,53	19,84	16,89	-
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): billones	1997	1998	1999	2000	2001
	0,527	0,864	0,404	0,141	-
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
	119.150	108.200	105.300	93.700	-
Productos:	<p>Electrónica: Sistemas de combate aéreo (sistemas infrarrojos / laser infrarrojo-) / sistema de radar de seguridad aérea (equipo de radar F-15) / vigilancia del espacio aéreo- y sistema de reconocimiento (ARL-M Crazy Hawk) / sistemas de vehículo de combate (sistema de anzuelo remolcado AN/ALE-50) / mecanismos de visión nocturna terrestres (vista nocturna AN/PAS-18 stinger) / sistemas de misil (Hawk / Patriot)</p> <p>Aviones: Beech King Air (Turboprops) / Hawker Horizon (avión comercial) / Premier I (avión comercial) / T-6A Texan II (avión militar de entrenamiento)</p>				

Nombre de la Empresa:	Rolls Royce plc				
Dirección / Lugar:					
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas Billones de US - \$	1997	1998	1999	2000	2001
	7,15	7,46	7,67	8,75	-
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): Billones	1997	1998	1999	2000	2001
	0,369	0,428	0,459	0,124	-
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	42.600	42.000	40.900	46.000	-
Productos:	Propulsión para aviones / motores diesel / mantenimiento / servicio				

Nombre de la Empresa:	Saab				
Dirección / Lugar:					
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones de US - \$	1,134	1,037	1,096	1,954	1,520
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): Billones.	1997	1998	1999	2000	2001
	0,054	0,118	0,089	0,114	0,109
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
	8 110	7 891	8 031	15 453	14 028
Trabajadores no manuales:	5 515	5 484	5 968	11 192	10 957
Trabajadores manuales:	2 595	2 407	2 063	4 261	3 071
Mujeres:	1 298	1 263	1 365	2 936	2 806
Productos:	Sistemas de comando y control, pilotaje de guerra electrónico y administración de señales, equipo aviónico, simulación de entrenamiento, aviones militares y civiles; servicio técnico y mantenimiento, misiles, equipo para la navegación (sistemas de computadores, antenas, electrónica de microondas, sistemas de separación para satélites y disparadores de misiles servicio a los clientes para -aviones regionales Saab, mantenimiento de aviones civiles				

Nombre de la Empresa:	SNECMA SA (Grupo) (Hispano Suiza / Messier / Motor Snecma)				
Dirección / Lugar:					
Datos generales de la Empresas:					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones €	3,56	4,35	4,859	5,646	6,893
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-)	1997	1998	1999	2000	2001
	n. d.	0,259	0,275	0,318	0,358
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
		23.110	23.484	36.428	37.280
Productos:	Sistemas para transmisión de potencia para motores para aviones con más de 70 lugares, turbocompresores, motores de navegación, sondas de medición, elastómeros, etc.				

Nombre de la Empresa:	THALES AVIONICS				
Dirección / Lugar:	78 VELIZY-VILLACOUBLAY Francia				
Datos generales de la Empresas:					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones €	0,559	0,564	0,696	0,731	n. d.
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-))	1997	1998	1999	2000	2001
			+ 0,022	+ 0,036	
Número total de empleados:	1997	1998	1999	2000	2001
	4.129	4.159	4.109	4.165	
Trabajadores no manuales :	3.622	3.633	3.620	3.684	
Trabajadores manuales :	507	526	489	481	
Mujeres:	1.072	1.096	1.067	1.063	
Productos:	Partes de embarcación para aviones civiles y militares Electrónica de embarcación				

Nombre de la Empresa:	<i>United Technologies Corporation</i>				
Dirección / Lugar:	One Financial Plaza Hartford, CT 06103 / EE.UU.				
Datos generales de la Empresas					
Resultados / Ventas	1997	1998	1999	2000	2001
Billones de US - \$	24,50	25,69	23,84	26,21	27,89
Resultados financieros (Beneficios (+) / Pérdidas (-): Billones	1997	1998	1999	2000	2001
	1,07	1,26	1,53	1,81	1,94
Número total de empleados	1997	1998	1999	2000	2001
	180.100	178.800	148.300	153.800	-
Productos:	Motores de reacción / motores diesel / mantenimiento / servicio				

Anexo 1

EADS

Acuerdo para la constitución de un Comité de Empresa Europeo y Comités derivados del mismo con el objeto de ser informados y consultados los trabajadores y firmado entre

European Aeronautic Defence and Space Company, EADS N.V.

y

los Representantes de los Trabajadores

PREAMBULO

La creación de European Aeronautic Defence and Space Company, EADS, en los Países Bajos y sus empresas subsidiarias en los Estados Miembros de la Unión Europea, conduce, de acuerdo con el acta de los Países Bajos de 23 de enero de 1997 para la implantación de la Directiva del Consejo 94/45/EC del 22 de septiembre, establecer un Comité de Empresa Europeo de información y con el propósito de consulta a los empleados¹.

Por tanto y siguiendo el protocolo sobre relaciones laborales dentro de EADS firmado en Amsterdam el pasado 20 de julio de 2000, la Comisión Negociadora y la Dirección Central (representada por Recursos Humanos) llevarán a cabo negociaciones el 6, 7 y 27 de septiembre del 2000 con el objetivo de establecer:

- Un Comité de Empresa Europeo de EADS N.V. que trate de asuntos transnacionales con la Dirección Central y que tenga las siguientes derivaciones:
- Un Comité económico autorizado a reunirse con el comité Ejecutivo de EADS N.V. para tratar asuntos estratégicos con los dos Chief Executive Officers (CEOS).
- Establecimiento de Comités Europeos para las distintas unidades AIRBUS, ASTRIUM y EUROCOPTER, que discuta asuntos propios de su competencia.
- Comités Nacionales para Francia, Alemania, España (Reino Unido será estudiado más adelante) para tratar de los asuntos de la exclusiva competencia de las distintas compañías nacionales.

Esta nueva estructura para un diálogo social dentro de EADS no puede remplazar las instituciones legales o regulaciones que estén establecidas a nivel local.

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente acuerdo es aplicable en EADS N.V. y sus subsidiarias en los Estados miembros de la Unión Europea.

¹ El término "consulta" significa el intercambio de puntos de vista y el establecimiento de un diálogo entre los Representantes de los Trabajadores y la Dirección Central o cualquier otro nivel apropiado de Dirección.

2. COMPOSICIÓN DEL COMITÉ DE EMPRESA EUROPEO

El Comité de Empresa Europeo consta de 15 miembros. Estos miembros son los siguientes:

Francia	6
Alemania	6
España	2
Inglaterra	1 (2 cuando Airbus Integrated Company con su subsidiaria de Inglaterra sea creada)

Cada miembro es elegido o nombrado de acuerdo con la ley del estado miembro en la que él trabaja. Al mismo tiempo se elegirá o nombrará un miembro sustituto que reemplace al miembro del Comité de Empresa Europeo en caso de ausencia de este.

Solamente los empleados del Grupo EADS pueden ser elegidos o nombrados como miembros. La condición de miembro finaliza automáticamente cuando cese como empleado de una de las empresas del Grupo².

Adicionalmente un miembro no oficial (sin derecho a voto) puede ser nombrado por la Federación Europea de Metalúrgicos (FEM) para participar en las reuniones del Comité de Empresa Europeo así como las reuniones preparatorias del mismo.

Si hubiese un cambio significativo del número de empleados del Grupo, por ejemplo, un incremento o un decremento de un 5% el Comité de Empresa Europeo y la Dirección Central renegociarán el tamaño y composición del Comité antes de cada mandato. Si hubiese un incremento o decremento de un 15% del número de empleados del Grupo, las partes anteriormente nombradas negociarán inmediatamente. Si el número de empleados de un grupo en un estado miembro que no haya sido mencionado anteriormente excede del umbral de los 1000 empleados, un miembro será añadido al Comité de Empresa Europeo, por delegación de los empleados del respectivo estado miembro.

Si este número excediese del 5% del total de la plantilla del Grupo EADS se añadirá un miembro adicional.

3. DURACIÓN DEL MANDATO

El mandato de todos los miembros y sustitutos del Comité de Empresa Europeo será por un período de 4 años que empezará después de la primera reunión constitutiva del Comité.

Si por cualquier circunstancia la designación de un miembro del comité finalizase antes del término de su mandato (cese de su asignación o no reelección dentro de la

² El término empleado significa aquellas personas que trabajan con un contrato de trabajo en una de las empresas del Grupo EADS en un Estado miembro de la Unión Europea.

compañía, dimisión o muerte) será elegido o nombrado un nuevo miembro de la correspondiente delegación nacional por el período que reste del mandato.

En caso de que temporalmente un miembro se vea incapacitado para asistir a una reunión del Comité de Empresa Europeo, será reemplazado por un sustituto, el cual informará, previamente, por escrito, al departamento de Recursos Humanos de Oficinas Centrales del Grupo EADS.

4. PRESIDENCIA, COMITÉ SELECTIVO Y NORMAS DE PROCEDIMIENTO

El Comité de Empresa Europeo elegirá una presidente y un copresidente de entre sus miembros. Cada uno de ellos, será delegado de una diferente compañía en un diferente estado miembro.

El presidente y el copresidente representarán legalmente al Comité de Empresa Europeo.

El Comité de Empresa Europeo elegirá un Comité Selectivo de entre sus miembros compuesto por seis de ellos, incluyendo en dicho número al presidente y al copresidente. Los miembros son de las siguientes delegaciones:

Francia	2
Alemania	2
España	1
Inglaterra	1

Este Comité Selectivo estará encargado de los asuntos administrativos.

El Comité de Empresa Europeo fija sus propias normas de procedimiento. Antes de que éstas entren en vigor, la Dirección Central tendrá oportunidad de hacer sus comentarios.

5. REUNIONES DEL COMITÉ DE EMPRESA EUROPEO

Habrá cuatro reuniones del Comité de Empresa Europeo al año. Dos de ellas con la Dirección Central de EADS N.V. y dos de ellas con los representantes solos (duración máxima de un día).

La fecha y el orden del día de las dos reuniones con la Dirección Central serán acordados entre el Comité Selectivo y la Dirección Central. Estas reuniones tendrán lugar en la misma fecha y lugar en las que se celebren las dos reuniones del Comité Económico con los dos Chief Executive Officers (CEOs) en las que se traten asuntos estratégicos (ver artículo 7).

El lugar de las reuniones será las Oficinas Centrales de EADS en Amsterdam salvo acuerdo en contrario.

El aviso para la reunión se enviará con una antelación de 15 días y la documentación sobre la misma se enviará a todos los miembros del Comité de Empresa Europeo con una antelación de 8 días salvo circunstancias excepcionales, la preparación de actas, documentos y demás papeles de las dos reuniones con la Dirección Central serán redactados en inglés y traducidos al francés, alemán y español.

Los debates serán traducidos simultáneamente en inglés, francés, alemán y español.

En caso de excepcionales circunstancias que afecten considerablemente al interés de los empleados de al menos dos empresas, en dos diferentes estados miembros, el Comité Selectivo puede pedir a la Dirección Central la celebración de una reunión adicional con el Comité de Empresa Europeo, del mismo modo la Dirección Central puede solicitar asimismo una reunión extraordinaria.

Antes de cualquier reunión con la Dirección Central, el Comité de Empresa Europeo está autorizado a reunirse el día antes sin que esté presente la Dirección Central al menos que el Comité Selectivo pida medio día para preparar la reunión antes y medio día para el día siguiente de la reunión, a fin de preparar un reporte sobre la misma.

6. COMPETENCIAS

En las dos reuniones anuales la Dirección Central informará y consultará con el Comité de Empresa Europeo acerca del desarrollo de la situación en los negocios y perspectivas del Grupo EADS. En particular, se tratarán los siguientes asuntos siempre que ellos tengan importancia transnacional.

- La estructura del grupo
- La situación financiera y económica del grupo
- El probable desarrollo de actividades y de producción y ventas
- Inversiones
- Cambios sustanciales concernientes a la organización
- Introducción de nuevos métodos de trabajo o procesos de producción
- Prevención del Medio Ambiente
- Fusiones
- Recolocaciones
- Recortes de plantilla o cierres de centros o establecimiento de partes importantes de ellos
- Situación y tendencia del empleo y sobredimensionamiento colectivo.

Los miembros del Comité de Empresa Europeo informarán a los representantes de los trabajadores dentro de todas las empresas del Grupo EADS a nivel nacional o local acerca del contenido y el resultado de todos los procesos de información y consulta que se hayan abordado en la reunión.

Si uno de los asuntos arriba mencionados condujese a una situación extremadamente seria, los miembros del Comité de Empresa Europeo podrán pedir ver a los accionistas (miembros del Consejo de Administración de EADS N.V.). En este caso ambos, el Presidente del Comité de Empresa Europeo y el Presidente del Comité Económico, elevarán una propuesta conjuntamente y en orden y a ser decidido por el Comité de Empresa Europeo sobre los participantes de la Delegación (normalmente pero no exclusivamente el Comité Económico).

7. COMITÉ ECONÓMICO

El Comité de Empresa Europeo elegirá de entre sus miembros un Comité Económico con la siguiente composición:

Francia	2
Alemania	2
España	1
Inglaterra	1

Este Comité Económico elegirá un Presidente y un Copresidente.

El Comité Económico está autorizado para reunirse con miembros del Comité Ejecutivo de EADS N.V. 4 veces al año, para ser informado y para comentar los asuntos económicos que están contemplados en el apartado sexto de este acuerdo. Dos veces al año los CEOS tendrán estas reuniones para informar y comentar sobre asuntos estratégicos.

Las reuniones normalmente durarán medio día. El lugar de las reuniones será las Oficinas Centrales de EADS en Amsterdam salvo que se acuerde otra cosa. La fecha y el orden del día de las reuniones serán establecidos de mutuo acuerdo entre el Presidente del Comité Económico y el Comité Ejecutivo de EADS respectivamente con los dos CEOS para las dos reuniones acerca de asuntos estratégicos las cuales tendrán lugar en la misma fecha y lugar que las dos reuniones plenarias del Comité de Empresa Europeo. (Ver artículo 5).

El Comité Económico reportará al Comité de Empresa Europeo.

8. COMITÉ DE LOS SUBGRUPOS

El Comité de Empresa Europeo crea un Comité por cada Subgrupo a escala de la comunidad dentro de EADS N.V., que será llamado COMITÉ EUROPEO AIRBUS, COMITÉ EUROPEO ASTRIUM, COMITÉ EUROPEO EUROCOPTER.

Cada uno de los comités de estos subgrupos estará compuesto por lo menos de un miembro del Comité de Empresa Europeo (que pertenezca a su respectivo subgrupo) y miembros adicionales elegidos o nombrados de acuerdo con la ley del estado miembro en el cual ellos trabajan y que reporte al Comité de Empresa Europeo. Todos los miembros del comité antes mencionado serán empleados de

las empresas de los respectivos subgrupos. El número de miembros adicionales tiene que ser acordado entre los representantes de los trabajadores y la Dirección del respectivo subgrupo teniendo en cuenta la estructura lógica de la plantilla y del número de empresas de cada subgrupo.

Estos Comités estarán autorizados a reunirse con los miembros responsables del Comité Ejecutivo EADS N.V. y/o la Dirección de las respectivas compañías dos veces al año a menos que se acuerde otra cosa. Estos comités serán informados sobre los asuntos que figuran en el artículo 6 en lo que se refieren a aquellos que sean de la exclusiva competencia del subgrupo.

Estos encuentros se mantendrán independientemente de las reuniones del Comité de Empresa Europeo EADS N.V.

Las reuniones durarán como máximo un día. La fecha, lugar y el orden del día de estas reuniones serán establecidos de mutuo acuerdo entre los representantes de los trabajadores y la Dirección del Subgrupo. La preparación de actas, documentos y demás papeles de todas las reuniones serán hechos en inglés y traducidos cuando sea necesario al francés, alemán y español. Consecuentemente, los debates serán ayudados por traducción simultánea.

Antes de cada reunión con la Dirección, cada comité está autorizado a reunirse el día anterior sin que esté presente la Dirección.

9. COMITÉS NACIONALES

Sujeto al previo consentimiento de la Dirección Central el Comité de Empresa Europeo puede constituir un comité por cada estado miembro de la Unión Europea en donde al menos dos empresas del Grupo EADS N.V. sean registradas.

Cada Comité Nacional constará al menos de un miembro de entre los miembros del Comité de Empresa Europeo delegados del respectivo estado miembro y miembros adicionales, elegidos o nombrados de acuerdo con la Ley del Estado miembro en el cual ellos trabajan y reportarán al Comité de Empresa Europeo. Todos los miembros del Comité anteriormente dicho serán empleados de las respectivas empresas nacionales. El número de miembros adicionales tiene que ser acordado entre los representantes de los empleados y la Dirección dentro de un marco lógico acorde con el total de la plantilla y el número de empresas de cada estado miembro.

Estos Comités están autorizados a reunirse con los miembros del Comité Ejecutivo EADS N.V. y si fuese necesario con la Dirección de las respectivas compañías nacionales y el Director de Recursos Humanos responsable de Oficinas Centrales de EADS N.V., dos veces al año, al menos que se acuerde otra cosa. Estos Comités serán informados acerca de los asuntos que figuran en el artículo 6° en aquellas materias que sean de la exclusiva competencia de las respectivas compañías nacionales.

Estos encuentros se desarrollarán independientemente de las reuniones del Comité de Empresa Europeo de EADS N.V.

Estas reuniones tendrán una duración máxima de un día. La fecha, lugar y orden del día de las reuniones serán establecidos de mutuo acuerdo entre los representantes de los trabajadores del Comité y el Director de Recursos Humanos correspondiente de Oficinas Centrales de EADS N.V.

Todas las actas, documentos y demás papeles que se preparen para estas reuniones serán realizados en el idioma de la nacionalidad respectiva y si fuese necesario traducidos al inglés.

Los debates serán ayudados por traducción simultánea si fuese necesario.

Antes de cualquier reunión con la Dirección cada comité está autorizado a reunirse el día anterior sin que esté presente dicha Dirección.

10. EXPERTOS

El Comité de Empresa Europeo podrá ser asistido de dos expertos de reconocida experiencia en temas aeronáuticos de defensa y espacio. Ellos formarán parte en las reuniones del Comité de Empresa Europeo y en las del Comité Económico. La compañía pagará los gastos de viaje y el tiempo invertido (si el experto tiene un contrato laboral con una de las empresas de EADS).

Para asuntos específicos y cuando esté justificado, el Comité de Empresa Europeo, el Comité Económico y los Comités de los Subgrupos, podrán ser asistidos por un experto técnico que será pagado por la compañía. La obligación de costear los gastos de estos expertos llamados por el Comité de Empresa Europeo, el Comité Económico y los Comités de los Subgrupos está limitado por un experto por cada uno.

11. CONFIDENCIALIDAD

Los miembros y sustitutos del Comité de Empresa Europeo, el Comité Económico, los Comités de los Subgrupos, y los Comités Nacionales están obligados a no revelar o usar ninguna información de la que ellos tengan conocimiento por ser miembros del Comité de Empresa Europeo o de algunos de los Comités anteriormente mencionados, los cuales le han sido a ellos revelados por la Dirección bajo estricta confidencialidad. Esta obligación se aplica también a los expertos y a otros participantes.

Esta obligación puede durar indefinidamente o por un específico período de tiempo a criterio de la Dirección.

12. COSTES

El gasto de tiempo invertido por los miembros del Comité de Empresa Europeo, el Comité Económico, los Comités de los Subgrupos y los Comités Nacionales que participen en las reuniones así como en las inmediatas preparatorias, será pagado como tiempo de trabajo normal.

Los gastos de viaje, así como las compensaciones del tiempo de trabajo de los miembros del Comité de Empresa Europeo, Comité Económico, Comité de los Subgrupos y Comités Nacionales serán asumidos por las compañías representadas de acuerdo con las prácticas existentes en cada respectiva compañía.

Los miembros del Comité de Empresa Europeo y los miembros de los Comités de los Subgrupos, podrán solicitar formación en materia económica e inglés, la cual será determinada y organizada con el Departamento de Recursos Humanos de sus respectivas compañías.

Los necesarios gastos administrativos del Comité de Empresa Europeo y del Comité Económico serán asumidos por EADS N.V.

13. LEY DEL GOBIERNO

Este acuerdo está gobernado por la ley de los Países Bajos.

14. DURACIÓN DEL ACUERDO

El presente acuerdo entrará en vigor el día de su firma, y tendrá una validez indefinida.

Las partes acuerdan mantener una reunión pasados los dos primeros años para comprobar si fuese necesario introducir alguna enmienda.

De la misma forma, las partes se reunirán si ocurriese algo por lo que fuese necesario modificar este acuerdo por motivos legales o regulaciones europeas.

El acuerdo puede darse por finalizado por cada una de las dos partes que lo firman en cualquier momento, sin embargo con un aviso de seis meses.

15. AVISO

Los nombres de los miembros del Comité de Empresa Europeo, sus direcciones y factorías a las que pertenezcan serán comunicados sin dilación a la Dirección Central. La Dirección Central pasará esta información a la Dirección y a los Representantes de los Trabajadores de las empresas del Grupo EADS N.V. en los estados miembros de la Unión Europea.

Amsterdam, 23 de octubre del 2000

EADS

Carta Adjunta

al

**Acuerdo para el establecimiento de un Comité de Empresa Europeo
y sus Comités derivados para la información y consulta
de los trabajadores suscritos entre
European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.
y los Representantes de los Empleados
el 23 de octubre de 2000**

Al Artículo 7 (Comité Económico)

Es de común entendimiento de la Comisión Negociadora y la Dirección Central que dos empleados pertenecientes al staff ejecutivo del Grupo EADS N.V. pueden participar en las reuniones del Comité Económico. Esos dos ejecutivos no son miembros del Comité Económico.

Amsterdam, 25 de octubre del 2000

Anexo 2

E A D S

European Works Council

Reglamento Interno para el Comité de Empresa Europeo de EADS N.V.

Preámbulo

El presente Reglamento Interno complementa el Acuerdo para la constitución de un Comité de Empresa Europeo y Comités derivados del mismo, con el objeto de ser informados y consultados los trabajadores" y firmado entre EADS N.V. y los Representantes de los Trabajadores el 23 de octubre de 2000.

En base a la legislación holandesa, el Reglamento Interno regula la cooperación interna entre los miembros del Comité de Empresa Europeo (CEE) y sus Comités derivados, así como los derechos y las obligaciones de sus miembros. Este Reglamento Interno rige para el mandato 2000 - 2004. Tan sólo puede ser modificado mediante una decisión del Comité de Empresa Europeo adoptada con una mayoría de votos de sus miembros con derecho a voto. Antes de adoptar el Reglamento Interno, el CEE ha de brindarle a la Dirección Central la oportunidad de pronunciarse al respecto.

Artículo 1 Fundamentos de la cooperación

Los miembros del Comité de Empresa Europeo tratarán de llevar a cabo su labor interna sobre una base de consenso. Deberán aprovecharse todas las posibilidades a fin de llegar a un consenso. En caso de que esto no fuera posible, los miembros se esforzarán en encontrar un compromiso justo. Sólo en caso de que todos estos intentos hayan fracasado se tomará una decisión por mayoría.

Artículo 2 Elecciones

§ 1: Aspectos generales

Las elecciones correspondientes se celebrarán durante la reunión constituyente. Si fuera necesario celebrar nuevamente elecciones por el cese de miembros del Comité de Empresa Europeo en su cargo, éstas se llevarán a cabo durante la siguiente reunión del CEE.

Las mociones para revocar a un miembro de un cargo deberán ser presentadas por escrito. Dichas mociones deberán ser incluidas en el orden del día de la siguiente reunión.

En principio, las elecciones se realizarán mediante una votación abierta. Una votación secreta sólo tendrá lugar cuando se haya solicitado expresamente. En este caso se constituirá una mesa electoral.

§ 2: Presidencia de la mesa electoral

El escrutinio para la elección del Presidente del Comité de Empresa Europeo será presidido por el representante de la Federación Europea de Trabajadores Metalúrgicos (FEM). En caso de impedimento de este último, el CEE nombrará a uno de sus miembros para llevar a cabo la elección.

§ 3: Elección del Presidente del Comité de Empresa Europeo

El Presidente del Comité de Empresa Europeo deberá ser elegido por mayoría absoluta de todos los miembros con derecho a voto. Cada miembro con derecho a voto tiene el derecho de proponer candidatos.

§ 4: Elección del Copresidente del Comité de Empresa Europeo

El Copresidente del Comité de Empresa Europeo deberá ser elegido por mayoría absoluta de todos los miembros con derecho a voto. Cada miembro con derecho a voto tiene el derecho de proponer candidatos.

El Presidente y el Copresidente no podrán ser representantes del mismo país.

§ 5: Elección del Comité Coordinador

El número de miembros y la composición según países del Comité Coordinador se encuentran estipulados en el Acuerdo (2F, 2D, 1 E, 1 UK). El Presidente y el Copresidente son miembros del Comité Coordinador en virtud de sus cargos. Los demás miembros de las representaciones de Francia (F), Alemania (D), España (E) y del Reino Unido (UK) deberán ser propuestos por sus respectivas delegaciones. En caso de que se presentaran varias propuestas, se intentará encontrar una solución según el Artículo 1 del Reglamento Interno.

En las elecciones deberá mantenerse la composición acordada del Comité Coordinador, teniendo en cuenta la nacionalidad del Presidente y del Copresidente.

§ 6: Elección del Comité Económico Europeo

El número de miembros y la composición según países del Comité Económico Europeo se encuentran estipulados en el Acuerdo (2F, 2D, 1 E, 1 UK). Los candidatos han de ser propuestos por las delegaciones. En el caso de que se presentaran varias propuestas, se intentará encontrar una solución según el Artículo 1 del Reglamento Interno.

En las elecciones deberá mantenerse la composición acordada del Comité Económico Europeo.

§ 7: Elección del Presidente del Comité Económico Europeo

El Comité Económico Europeo elegirá a su Presidente de entre sus miembros por mayoría absoluta de votos.

§ 8: Elección del Copresidente del Comité Económico Europeo

El Comité Económico Europeo elegirá a su Copresidente de entre sus miembros por mayoría absoluta de votos.

El Presidente y el Copresidente no podrán ser representantes del mismo país.

§ 9: Elección de los Expertos

Los miembros del Comité de Empresa Europeo elegirán a dos expertos. Cada miembro con derecho a voto tendrá el derecho de proponer candidatos. En el caso de que se presentaran varias propuestas, se intentará encontrar una solución según el Artículo 1 del Reglamento Interno. Los dos candidatos con mayor número de votos resultarán elegidos.

Artículo 3 Reuniones

§ 1: Principios fundamentales

Las reuniones se prepararán con la suficiente antelación en función del calendario de reuniones acordado anualmente con la Dirección Central.

La oficina del Presidente del Comité de Empresa Europeo se encargará de fijar las fechas y plazos y de organizar todas las reuniones del Comité de Empresa Europeo y del Comité Coordinador.

La oficina del Presidente del Comité Económico Europeo se encargará de fijar las fechas y los plazos y de organizar todas las reuniones del Comité Económico Europeo.

El Director del departamento de Recursos Humanos de EADS N.V. ha de ser involucrado en la organización de las reuniones con la Dirección Central.

Los miembros han de ser invitados por escrito a las reuniones regulares con 14 días de antelación. A la invitación deberá adjuntarse el orden del día.

En caso de convocarse reuniones extraordinarias, el plazo de invitación podrá ser inferior.

Las invitaciones a las reuniones incluirán un orden del día en inglés; la oficina correspondiente se encargará de proporcionar a tiempo la traducción a los respectivos idiomas nacionales.

Todas las reuniones contarán con interpretación simultánea a los idiomas nacionales. La selección de intérpretes debidamente calificados se llevará a cabo de común acuerdo con la Dirección Central.

Todos los documentos presentados por la Dirección deberán traducirse a todos los idiomas nacionales correspondientes. A la hora de preparar el orden del día, el Presidente y el Copresidente del CEE velarán por que se disponga del tiempo suficiente para los debates.

§ 2 : Redacción del acta

Las actas de las reuniones se redactarán en inglés y posteriormente se traducirán a todos los idiomas nacionales.

La redacción de las actas de las reuniones del Comité de Empresa Europeo y del Comité Coordinador será asumida por la secretaria del Presidente del Comité de Empresa Europeo. La redacción de las actas de las reuniones del Comité Económico Europeo será asumida por la secretaria del Presidente del Comité Económico Europeo.

La secretaria de actas redactará las actas y se encargará de la lista de asistencia que deberá ser firmada por todos los participantes. El acta deberá indicar la hora de inicio y final de la reunión, incluir el orden del día, los resultados de los debates, la formulación de las decisiones y cualquier voto obtenido por mayoría.

Cualquier declaración personal o añadiduras que los miembros deseen incluir en el acta han de ser presentadas por escrito a corto plazo y se anexarán al acta.

El acta será firmada por el respectivo Presidente y por la secretaria de actas.

En las reuniones con la Dirección Central, ésta misma se encargará de redactar el acta que, a continuación, será acordada con el Presidente correspondiente.

§ 3: Tiempo asignado a cada orador

En los debates, el tiempo asignado a cada orador se limitará a 5 minutos por intervención. Cada miembro tendrá el derecho de solicitar el uso de la palabra repetidas veces.

Artículo 4 Funciones del Presidente y del Copresidente del Comité de Empresa Europeo

§ 1 Funciones comunes del Presidente y del Copresidente del Comité de Empresa Europeo

El Presidente y el Copresidente del Comité de Empresa Europeo representan al Comité de Empresa Europeo ante la Ley. El Presidente y el Copresidente del CEE tienen el cometido de organizar el proceso de integración europea en virtud del Artículo 1.

§ 2 Funciones del Presidente del Comité de Empresa Europeo

El Presidente del CEE está autorizado a emitir declaraciones acerca de decisiones tomadas por el Comité de Empresa Europeo frente a la plantilla, la Dirección Central y organismos externos. Las declaraciones por parte de la Dirección Central deberán emitirse ante el Presidente del CEE o, en caso de impedimento de éste, ser dirigidas al Copresidente.

El Presidente del CEE establece el orden del día para las reuniones del Comité de Empresa Europeo de común acuerdo con los demás miembros del Comité Coordinador.

Artículo 5 órganos internos del Comité de Empresa Europeo

§ 1 : El Comité Coordinador

El Comité Coordinador se ocupa de todos los asuntos referentes a la organización. Conjuntamente con el Presidente diseña el calendario anual de reuniones, que posteriormente es coordinado y acordado con la Dirección Central. Esto implica fijar las fechas y los lugares de las reuniones. El Comité Coordinador preparará los temas para las reuniones del Comité de Empresa Europeo. Asimismo dirigirá el debate, redactará las resoluciones y proporcionará los documentos necesarios.

Las actas de las reuniones se distribuirán a todos los miembros del Comité de Empresa Europeo.

§ 2 : Comité Económico Europeo

Cuatro veces al año, el Comité Económico Europeo deberá ser informado por parte del Comité Ejecutivo de EADS N.V. sobre los temas económicos enumerados en el Artículo 6 del Acuerdo del CEE. Dos veces al año, los Directores Generales (CEO) participarán en estas reuniones con el fin de proporcionar información acerca de cuestiones estratégicas.

A continuación, el Comité Económico Europeo presentará al Comité de Empresa Europeo un informe detallado durante la siguiente reunión interna. El Comité de Empresa Europeo podrá encomendarle al Comité Económico Europeo la tarea de exigir información al Comité Ejecutivo o a los Directores Generales sobre temas determinados.

§ 2.1. Funciones comunes del Presidente y del Copresidente del Comité Económico Europeo

El Presidente y el Copresidente del Comité Económico Europeo representan al Comité Económico Europeo ante la Ley.

§ 2.2. Funciones del Presidente del Comité Económico Europeo

El Presidente del Comité Económico Europeo está autorizado a emitir declaraciones acerca de resoluciones adoptadas por el Comité Económico Europeo frente a la plantilla, la Dirección Central y organismos externos. Las declaraciones por parte de la Dirección Central relacionadas con temas del ámbito de competencia del Comité Económico Europeo deberán emitirse ante el Presidente del Comité Económico Europeo o, en caso de impedimento de éste, ser dirigidas al Copresidente. El Presidente del Comité Económico Europeo establece el orden del día para las reuniones del Comité Económico Europeo de común acuerdo con el Director del departamento de Recursos Humanos de EADS N.V..

§ 3 : Comités Europeos

Los Comités Europeos (Airbus, Astrium, Eurocopter) informarán periódicamente sobre sus actividades al Comité de Empresa Europeo durante las reuniones internas.

En caso de que en el futuro más Divisiones tengan dirección europea , el Comité de Empresa Europeo entablará negociaciones con el fin de crear Comités Europeos también en aquellas Divisiones.

§ 4: Comités Nacionales

Los Comités Nacionales tienen el derecho de informar al Comité de Empresa Europeo sobre sus actividades durante las reuniones internas.

Artículo 6 Círculos de trabajo y grupos de proyecto

El Comité de Empresa Europeo tiene el derecho de constituir, mediante resolución, círculos de trabajo y grupos de proyecto para tratar temas relevantes. Estos círculos de trabajo y grupos de proyecto deberán exponer sus resultados ante el Comité de Empresa Europeo.

Artículo 7 Comunicación

Con el fin de facilitar la comunicación interna, los miembros del Comité de Empresa Europeo recibirán una lista indicando las direcciones profesionales, los números de teléfono y de fax así como las direcciones de correo electrónico de todos los miembros del CEE.

La oficina del Presidente del Comité Económico Europeo servirá como central de coordinación a la cual deberán dirigirse preguntas y mensajes.

No obstante este principio, la oficina del Presidente del Comité Económico Europeo será responsable de todos los asuntos relacionados con el Comité Económico Europeo.

Artículo 8 Resoluciones

Antes de tomar una resolución, el Comité de Empresa Europeo y sus órganos internos deberán considerar todas las posibilidades recogidas en el Artículo 1 del Reglamento Interno. Si a pesar de ello fuera necesario llevar a cabo una votación, las resoluciones deberán ser adoptadas por mayoría.

Artículo 9 Especialistas

Cuando se tratan cuestiones específicas, el Comité de Empresa Europeo y el Comité Económico Europeo tienen el derecho de recurrir al apoyo de un especialista en la materia, para lo cual, el Comité de Empresa Europeo deberá tomar una decisión en cada caso individual.

A estos fines, el Presidente y el Copresidente entablarán las conversaciones necesarias con la Dirección Central.

En caso de que en los Comités Europeos fuera necesario recurrir a un especialista, el Comité pertinente entablará conversaciones con la Dirección correspondiente dentro del Grupo.

En caso de que estas conversaciones no llevaran a ningún resultado, el Presidente y el Copresidente podrán ser requeridos a entablar conversaciones con la Dirección Central.

Artículo 10 Perfeccionamiento

Los miembros del Comité de Empresa Europeo tendrán el derecho a participar en medidas de perfeccionamiento que les proporcionen los conocimientos necesarios para desempeñar sus tareas.

Los detalles deberán ser acordados y organizados conjuntamente con el departamento de Recursos Humanos de la empresa en cuestión.

En caso de que surgieran problemas, deberá informarse al Comité de Empresa Europeo. Previa petición, el Presidente y el Copresidente del CEE debatirán estos problemas con la Dirección Central.

Artículo 11 Coordinación Sindical

La coordinación sindical de los sindicatos miembros de la Federación Europea de Trabajadores Metalúrgicos (FEM) se realizará a través del representante de la FEM.

Anexos

- a) Miembros y sustitutos del Comité de Empresa Europeo
- b) Miembros del Comité Económico Europeo
- c) Miembros del Comité Coordinador
- d) Miembros y sustitutos de los respectivos Comités Europeos
- e) Miembros y sustitutos de los respectivos Comités Nacionales
- f) Definición de los términos "mayoría simple" y "mayoría absoluta"

Anexo f) del Reglamento Interno del Comité de Empresa Europeo de EADS N.V.

Mayoría simple: En el caso de una mayoría simple, decide la mayoría de los votos emitidos, o sea el 50%, o de los miembros presentes con derecho a voto mas un voto. Las abstenciones son consideradas como votos no emitidos; un empate significa desestimación.

Mayoría absoluta: Para lograr una mayoría absoluta, es necesario que la mayoría de los miembros se pronuncie a favor de la propuesta, independientemente de cuántos estén presentes o se abstengan de votar. Es éste el caso cuando se logra el 50% de todos los miembros con derecho a voto más un voto.