

Bruselas, 11.11.2014  
COM(2014) 701 final

Propuesta de

**DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativa a la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización, de conformidad con el apartado 13 del Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria y buena gestión financiera (solicitud «EGF/2013/014 FR/Air France», presentada por Francia)**

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) n° 1311/2013 del Consejo, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020<sup>1</sup>, permite la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) hasta un máximo anual de 150 millones EUR (a precios de 2011), además de las partidas pertinentes del marco financiero.

Las normas aplicables a las contribuciones del FEAG correspondientes a las solicitudes presentadas hasta el 31 de diciembre de 2013 se establecen en el Reglamento (CE) n° 1927/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se crea el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización<sup>2</sup>.

El 20 de diciembre de 2013, Francia presentó la solicitud EGF/2013/014 FR/Air France para recibir una contribución financiera del FEAG, tras los despidos de trabajadores en Air France en Francia.

Tras un examen exhaustivo de la solicitud, la Comisión ha llegado a la conclusión, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1927/2006, de que se cumplen las condiciones para la concesión de una contribución financiera con arreglo a dicho Reglamento.

### **RESUMEN DE LA SOLICITUD Y ANÁLISIS**

<b>Datos clave:</b>	
N° de referencia del FEAG:	EGF/2013/014
Estado miembro	Francia
Artículo 2	a)
Empresa principal	Air France
Proveedores y transformadores de productos de dicha empresa	0
Período de referencia	1.7.2013 – 31.10.2013
Fecha de inicio de los servicios personalizados	6.11.2012
Fecha de la solicitud	20.12.2013
Despidos durante el período de referencia	1 019
Despidos antes y después del período de referencia	4 194
Número total de trabajadores despedidos que pueden acogerse a la ayuda	5 213
Trabajadores despedidos que se espera que se acojan a las medidas	3 886
Gastos destinados a servicios personalizados (EUR)	51 845 626
Gastos de intervención del FEAG <sup>3</sup> (EUR)	30 000
Gastos de intervención del FEAG (%)	0,06
Presupuesto total (EUR)	51 875 626
Contribución del FEAG (50 %) (EUR)	25 937 813

1. La solicitud se presentó a la Comisión el 20 de diciembre de 2013 y se completó con información adicional hasta el 24 de julio de 2014.
2. La solicitud cumple las condiciones para la intervención del FEAG establecidas en el artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) n° 1927/2006 y se presentó dentro del plazo de diez semanas indicado en el artículo 5 de dicho Reglamento.

<sup>1</sup> DO L 347 de 20.12.2013, p. 884.

<sup>2</sup> DO L 406 de 30.12.2006, p. 1. Véase asimismo el artículo 23 del Reglamento (UE) n° 1309/2013, DO L 347 de 20.12.2013, p. 855.

<sup>3</sup> De acuerdo con el artículo 3, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n° 1927/2006.

### **Relación entre los despidos y los grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial a causa de la globalización**

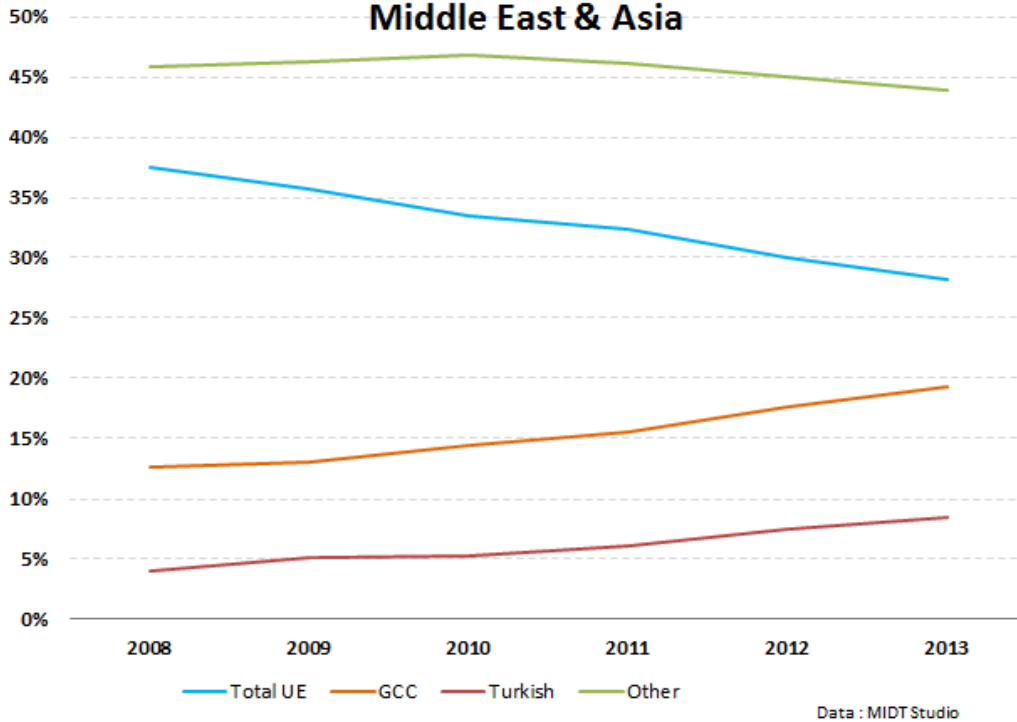
3. A fin de establecer la relación entre los despidos y los grandes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial debidos a la globalización, Francia alega que, en general, aunque el mercado internacional del transporte aéreo sigue estando dominado por las compañías aéreas europeas, este sector ha experimentado graves perturbaciones económicas, en particular un descenso de la cuota de mercado de la UE. Durante el período 2008-2012, el tráfico mundial registró un aumento del 4,6 % anual, como parte de una tendencia de crecimiento a largo plazo observada desde 1970. Sin embargo, el tráfico aéreo entre Europa y el resto del mundo está creciendo a un ritmo más lento (2,4 %), lo que ha dado lugar a una disminución de la cuota de mercado de la EU-27 en el transporte aéreo, medida en pasajeros de pago-kilómetros.
4. A pesar del aumento del tráfico mundial durante el período 2008-2012, el volumen de tráfico aéreo mundial entre Europa y el resto del mundo fue limitado, debido principalmente al escaso aumento de los flujos entre Europa y Oriente Medio. Si bien la disminución del tráfico aéreo entre la UE y cuatro de las regiones consideradas (América del Norte, América del Sur, Sudáfrica y Asia) osciló entre el 0,3 % y el 2,8 %<sup>4</sup>, el tráfico aéreo entre la UE y Oriente Medio disminuyó un 11,4 %.
5. Los datos disponibles para 2013<sup>5</sup> indican que se mantiene la tendencia observada para el período 2008-2012. En 2013, Europa registró un aumento del 3,8 % en comparación con 2012, por debajo de la media mundial (5,2 %), y representa el 38 % del tráfico mundial (medido en pasajeros de pago/kilómetros), es decir, un punto porcentual menos que en 2012. Oriente Medio sigue siendo la región del mundo con un crecimiento más rápido, alcanzando el 10,9 % en 2013, lo que equivale al 9 % del tráfico mundial.
6. Como se muestra en el siguiente gráfico, la evolución de las cuotas de mercado de origen y destino del transporte entre Europa, por una parte, y el África subsahariana, Oriente Próximo y Asia, por otra, muestra un declive de las compañías aéreas de la UE de casi 10 puntos porcentuales en favor de las compañías del Golfo y de Turkish Airlines entre 2008 y 2013.

---

<sup>4</sup> Entre EU-27 y América del Norte se redujo un 0,5 %; entre EU-27 y América del Sur, un 1,8 %; entre EU-27 y África, un 2,8 % y entre EU-27 y Asia, un 1,2 %

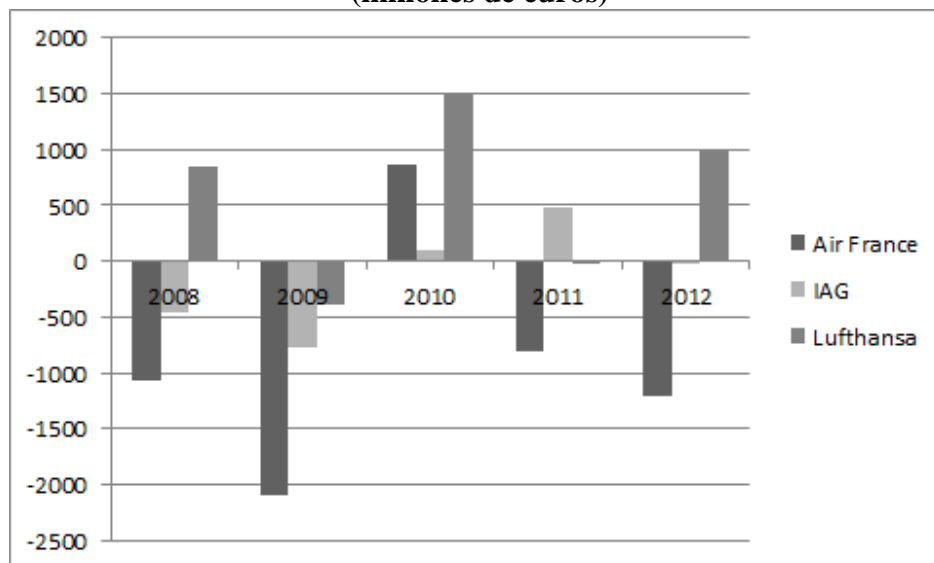
<sup>5</sup> <http://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202013/COM.43.13.ECON-RESULTS.Final-2.en.pdf>

### Market shares evolution on Subsaharian Africa, Middle East & Asia



7. Los efectos de estos cambios en los patrones comerciales se han visto agravados por otros factores tales como la disminución de la demanda como consecuencia de la crisis económica y la subida de los precios del petróleo (el combustible representa a veces casi un tercio de los costes de asiento/kilómetro).
8. El período 2008-2012 fue difícil para las tres principales compañías aéreas que operan en Europa: Lufthansa, Air France-KLM e IAG<sup>6</sup>, registrándose en todas ellas pérdidas en al menos dos de los cinco años considerados.

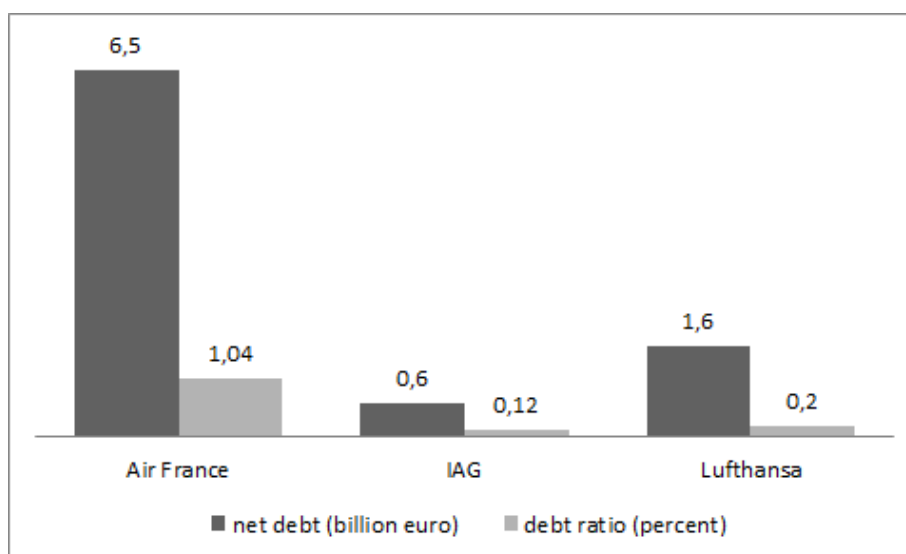
### Resultados netos de Air France-KLM, Lufthansa e IAG (2008-2012)<sup>7</sup> (millones de euros)



<sup>6</sup> IAG incluye British Airways e Iberia.

9. La situación del grupo Air France-KLM es especialmente difícil debido a su situación financiera. El ratio de endeudamiento del grupo y su deuda neta<sup>8</sup> son superiores a los de IAG o Lufthansa.

#### Comparación de la deuda neta y de los ratios de endeudamiento en 2011



*Fuente: Air France*

10. Confrontada a una deuda elevada y a una capitalización bursátil insuficiente (inferior al valor de su flota), Air France no ha podido reaccionar eficazmente a la pérdida de su cuota de mercado en el transporte aéreo internacional, lo que ha resultado en un plan de varios miles de bajas voluntarias acordadas con los trabajadores y sus representantes.

#### **Demostración del número de trabajadores despedidos y cumplimiento de los criterios establecidos en el artículo 2, letra a)**

11. Francia presentó esta solicitud con arreglo a los criterios de intervención establecidos en el artículo 2, letra a), del Reglamento (CE) nº 1927/2006, que condicionan la ayuda a que se haya producido el despido, durante un periodo de cuatro meses, de al menos quinientos trabajadores de una empresa en un Estado miembro, incluidos los asalariados despedidos por los proveedores o los transformadores de productos de dicha empresa.
12. En la solicitud se informa de 1 019 trabajadores despedidos en Air France durante el período de referencia de cuatro meses, del 1 de julio al 31 de octubre de 2013, y de otros 4 194 fuera del período de referencia, pero relacionados con el mismo procedimiento de despido colectivo. Todos estos despidos se calcularon con arreglo al artículo 2, párrafo segundo, tercer guión, del Reglamento (CE) nº 1927/2006.

#### **Explicación del carácter imprevisto de los despidos**

13. Las autoridades francesas alegan que la expansión de la flota de larga distancia de tres grandes compañías aéreas de la región del Golfo Pérsico ha sido inesperada y espectacular. El número de aviones de larga distancia pasó de 100 en 2005, a casi 200 en 2008 y a más de 300 en 2012, incluido un número creciente de aviones de

<sup>7</sup> [Fuente: Les Compagnies Aériennes européennes sont-elles mortelles? Perspectives à vingt ans](#)

<sup>8</sup> El ratio de endeudamiento se define como la relación entre la deuda total y los activos totales.

gran tamaño A380. Cuando las compañías aéreas del Golfo anunciaron estos pedidos e intenciones de compra, la gran mayoría de los operadores de la industria del transporte aéreo se mostró escéptica en cuanto a las intenciones reales y el modelo económico para rentabilizar dichas inversiones.

14. La capacidad de estas compañías sigue aumentando muy rápidamente, con grandes pedidos como los registrados en el salón de la aeronáutica de Dubai en noviembre de 2013. La compañía aérea Emirates sorprendió con su anuncio de la compra de 150 unidades del Boeing 777x (con una capacidad de 342 a 440 asientos), así como 50 Super Jumbo A380 (con capacidad de 500 asientos por avión). Por sí sola, Emirates cubre los objetivos de ventas de Airbus para dicha aeronave en 2014 (25 unidades). Etihad Airways anunció un pedido de 56 aviones Boeing y 87 Airbus de larga distancia, incluidos 50 Airbus A350. Por su parte, Qatar Airways ha anunciado un pedido de 5 Airbus A330 de carga y ha confirmado la compra de 50 aeronaves Boeing 777x encargadas en noviembre en el salón de la aeronáutica de Dubai, así como derechos de compra para otros 50 aviones de larga distancia<sup>9</sup>.
15. Según la prensa<sup>10</sup>, los planes de expansión de Emirates, Qatar y Etihad ponen de manifiesto que el centro de gravedad del transporte aéreo internacional se ha desplazado desde Europa y América del Norte a Oriente Medio.
16. Por lo demás, este fenómeno se inscribe en un marco jurídico marcado por una fuerte tendencia a la liberalización de los servicios aéreos. De los veintiocho Estados miembros de la UE, veinticuatro han firmado con los países del Golfo acuerdos que ofrecen a sus transportistas un amplio acceso al mercado europeo. Estos rápidos cambios en las «reglas del juego» impiden a las compañías aéreas hacer las previsiones indispensables para planificar sus inversiones en flota, cuyo valor es considerable.
17. El precio del petróleo se ha mantenido en niveles históricamente elevados. En 2011, los costes de combustible representaban el 24 % de los ingresos de las compañías aéreas, frente al 17 % en 2007.
18. La combinación de estas circunstancias y la situación en el sector del transporte aéreo en los años posteriores a la crisis financiera y económica hace difícil predecir el futuro desarrollo del transporte aéreo y adoptar de manera progresiva las medidas de ajuste necesarias.

#### **Identificación de las empresas en las que se produjeron los despidos y de los trabajadores destinatarios de la ayuda**

19. La solicitud se refiere a 5 213 despidos.
20. Los 3 886 trabajadores destinatarios de la ayuda se desglosan del siguiente modo:

<b>Categoría</b>	<b>Número</b>	<b>Porcentaje</b>
Hombres	2 322	59,75
Mujeres	1 564	40,25
Ciudadanos de la UE	3 879	99,82
Ciudadanos de terceros países	7	0,18
15-24 años.	1	0,03
25-54 años.	1 206	31,03
55-64 años.	2 679	68,94

<sup>9</sup> <http://online.wsj.com/articles/qatar-airways-confirms-purchase-of-50-boeing-777x-aircraft-1405504408>  
<sup>10</sup> <http://dohanews.co/qatar-airways-to-buy-50-long-haul-b777x-planes-from-boeing/>

> 64 años	0	0,00
-----------	---	------

21. 212 trabajadores sufren una discapacidad o problemas de salud crónicos.

22. El desglose por categoría profesional es el siguiente:

Categoría	Número	Porcentaje
Cuadros directivos	69	1,78
Cuadros de nivel medio	607	15,62
Técnicos y supervisores	2 803	72,13
Empleados y trabajadores	407	10,47

23. Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) nº 1927/2006, Francia ha confirmado que ha aplicado y seguirá aplicando una política de igualdad entre mujeres y hombres y de no discriminación en las diferentes fases de la intervención del FEAG y, en particular, en el acceso a dicho Fondo.

### **Descripción del territorio afectado y de sus autoridades y partes interesadas**

24. Los despidos a que hace referencia la solicitud en cuestión se produjeron principalmente en la región de Isla de Francia (77 %); el 23 % restante por todo el país, incluidos Córcega y los Departamentos de Ultramar, aunque fundamentalmente (70 %) en las regiones meridionales de Mediodía-Pirineos y de Provenza-Alpes-Costa Azul (PACA).

25. La autoridad competente es el Ministerio de Trabajo, Empleo, Formación Profesional y Diálogo Social, las *Direcctes* regionales<sup>11</sup> y la *Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle* (DGEFP). La propia empresa Air France será una de las principales partes interesadas, y se encargará de coordinar el programa.

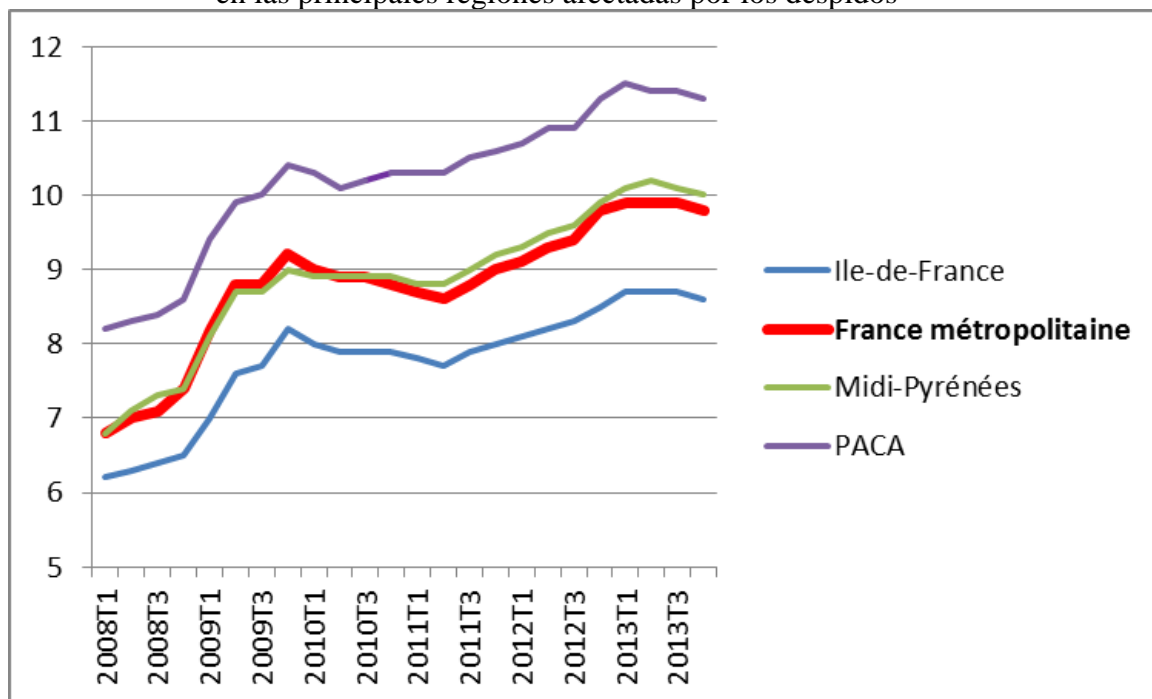
26. Las autoridades francesas han confirmado el cumplimiento de los requisitos en materia de despidos colectivos establecidos en la legislación nacional y de la Unión.

### **Efectos esperados de los despidos en el empleo local, regional o nacional**

27. La mayoría de los despidos se produjeron en Isla de Francia (principalmente en Roissy). Como se trata de la región de París, los niveles de desempleo tienden a ser inferiores a los de Francia metropolitana, mientras que en la región de Provenza-Alpes-Costa Azul, el desempleo es 1,5 puntos porcentuales más elevado y el nivel de desempleo en Mediodía-Pirineos es similar al de Francia metropolitana.

<sup>11</sup> *Direccte* (direcciones regionales de las empresas, la competencia, el consumo, el trabajo y el empleo) <http://www.direccte.gouv.fr/>. Establecidas en 2010, reúnen varios servicios administrativos relacionados con los ámbitos del comercio exterior, el turismo, el comercio y la industria, la información económica, la industria, el trabajo y el empleo y la competencia y los consumidores

**Niveles de desempleo**  
en las principales regiones afectadas por los despidos



Fuente: INSEE<sup>12</sup>

28. Las autoridades francesas alegan que los despidos en Air France agravarán la situación de desempleo, que ya se ha deteriorado como resultado de la crisis económica y financiera. En el período 2008-2013 el desempleo aumentó un 38,7 % en Isla de Francia, un 37,8 % en Provenza-Alpes-Costa Azul, un 47,0 % en Mediodía-Pirineos y un 44,1 % en la región de Francia metropolitana. Por otra parte, Isla de Francia se enfrenta a otra oleada de despidos masivos como consecuencia del cierre definitivo en 2014 de la planta de producción de Peugeot Citroën Automobile (PSA) en Aulnay.
29. En el territorio afectado por los despidos cerca del 40 % de los desempleados están en paro desde hace más de un año, y hay siete candidatos por cada puesto de trabajo.
30. Dado que Air France emplea a más de mil trabajadores, esta empresa está obligada a contribuir a la revitalización de estas regiones con arreglo al artículo L1233-84 del Código del Trabajo. Esto significa que Air France contribuirá a la creación de nuevas actividades y empleos a fin de reducir el impacto de los despidos en estas regiones.

**Conjunto coordinado de servicios personalizados que van a financiarse y desglose de sus costes estimados, precisando su complementariedad con las medidas financiadas por los Fondos Estructurales**

31. El «Projet Transform 2015», objeto de esta solicitud de intervención del FEAG presentada por Francia, tiene como fin ayudar a los 5 213 trabajadores que se presentaron voluntariamente para dejar la empresa y, en concreto, los 3 886 trabajadores a quienes se prevé destinar las ayudas.
32. La medida inscrita en «Projet Transform 2015» para la que las autoridades francesas solicitan cofinanciación del FEAG es el «permiso de reclasificación» (*congé de*

<sup>12</sup> Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). <http://www.insee.fr>



*reclassement*)<sup>13</sup>. Esta medida está destinada a los trabajadores que, en el momento de su baja voluntaria, aún no tienen un proyecto de reclasificación concreto y desean beneficiarse, durante un período máximo de nueve meses, y en determinadas circunstancias de hasta quince meses<sup>14</sup>, de medidas de reciclaje, asesoramiento, orientación o ayuda a la creación o adquisición de empresas.

- Servicios de asesoramiento y orientación profesional para los trabajadores. Los trabajadores se beneficiarán de un acompañamiento y recibirán orientación en sus proyectos de reclasificación como trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia. Los participantes podrán acceder a servicios de asesoramiento y orientación profesional, ayuda a la búsqueda de empleo, asesoramiento, información sobre la formación disponible, el fomento del espíritu emprendedor y asesoramiento sobre la creación de empresas (que podrá incluir la búsqueda de financiación, ayuda con un plan empresarial, y otros servicios de acompañamiento destinados a fomentar el espíritu empresarial), etc.
- Formación Se impartirá a los trabajadores diferentes tipos de formación adaptada a sus necesidades, identificadas por los consejeros que prestan los servicios de asesoramiento. Se prestará especial atención a los «*parcours encadrés*» que consisten en una formación profesional de larga duración para atender la demanda de competencias en el mercado de trabajo. Algunos ejemplos de posibles formaciones profesionales son la vitivinicultura, los servicios de restauración, el CAP<sup>15</sup> en pastelería y repostería, la formación para la obtención del DAEFLE (diploma de aptitud para la enseñanza del francés como lengua extranjera), el trabajo con los metales, la conducción de vehículos de pasajeros (CTRIV)<sup>16</sup>, etc.
- Contribución a la creación de empresas. Esta medida incluye una subvención de hasta 24 000 EUR, que podrá complementarse con ayudas a la contratación por un importe máximo de 5 000 EUR. La contribución a la creación de empresas se abonará en varios tramos, una vez se hayan alcanzado determinados objetivos. Un primer tramo de 3 000 EUR se abonará previa presentación de la prueba de la creación o adquisición de una empresa, como, por ejemplo, el recibo de registro. Un segundo y un tercer tramo de 6 000 EUR cada uno, en el momento de la presentación de la primera y segunda declaración del IVA sobre las ventas que demuestre un volumen de negocios mínimo de 500 EUR y 1 000 EUR respectivamente. Los trabajadores autónomos y los empresarios individuales que estén exentos de la evaluación del patrimonio<sup>17</sup> recibirán el segundo y un tercer tramo de 6 000 EUR en el momento de la presentación al RSI<sup>18</sup> de la primera y segunda declaración de actividad que indique un volumen de negocios de por lo

<sup>13</sup> Por lo que respecta al permiso de reclasificación, el artículo L1233-71 del Código del Trabajo establece que una empresa que emplee a más de mil personas está obligada a ofrecer las medidas previstas en dicho artículo durante un mínimo de cuatro meses. De acuerdo con dicha legislación, la participación es opcional a partir del quinto mes y puede ser objeto de una contribución del FEAG, de acuerdo con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1927/2006. Air France ha decidido ofrecer esta medida por un período máximo de doce meses. La solicitud no contempla ninguna contribución durante los cuatro primeros meses del permiso de reclasificación, que corresponden a la duración mínima contemplada por la ley.

<sup>14</sup> Con carácter excepcional, el permiso de reclasificación podrá ampliarse hasta quince meses para aquellos trabajadores que participen en un «*parcours encadré*» a fin de completar la formación y otros tres meses adicionales de acompañamiento en la búsqueda de empleo.

<sup>15</sup> CPA significa certificado de aptitud profesional.

<sup>16</sup> CTRIV (conductor(a) de transporte por carretera interurbano de viajeros)

<sup>17</sup> Régimen social «micro-social» ultra simplificado, etc.

<sup>18</sup> *Régime social des indépendants* (régimen de trabajadores por cuenta propia).

menos 200 EUR y 500 EUR, respectivamente, con la prueba del pago de las tasas. Se prevé un pago adicional de 9 000 euros a las empresas, los autónomos y los empresarios individuales que no estén exentos de la evaluación del patrimonio, previa presentación de la primera declaración de impuestos aprobada. Para la contratación en un puesto indefinido a tiempo completo de un antiguo trabajador de Air France destinatario de la ayuda del FEAG, la contribución a la creación de una empresa se incrementará en 3 000 EUR (5 000 EUR si el trabajador contratado es mayor de 55 años).

- Actividades regulares de información y comunicación destinadas a los trabajadores participantes.
  - Subsidio para la reclasificación (*allocation de congé de reclassement*). Esta asignación mensual, que se abona hasta que finalice el permiso para la reclasificación, corresponde al 70 % del último salario bruto del trabajador. Se calcula sobre la base de la supuesta participación a tiempo completo de los trabajadores en medidas activas del mercado de trabajo; en caso de que la participación sea inferior, el FEAG abonará a los trabajadores un subsidio proporcional a su participación real.
  - Asignación de movilidad Los trabajadores que acepten un trabajo que implique un cambio de residencia de más de 100 km desde el lugar de residencia actual percibirán una cantidad a tanto alzado de 2 880 EUR para cubrir los gastos necesarios.
33. Los gastos de intervención del FEAG, que se incluyen en la solicitud con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1927/2006, cubren la organización, el seguimiento y la rastreabilidad de los datos. Las autoridades francesas han explicado que el bajo nivel de gasto previsto para la aplicación del FEAG y el hecho de que no se prevea ningún importe para las medidas de gestión y control se deben a que no se contabilizan actividades que, en cualquier caso, estaban obligadas a realizar como parte de la gestión del Estado.
34. Los servicios personalizados presentados por las autoridades francesas constituyen medidas activas del mercado de trabajo en el marco de las acciones subvencionables definidas en el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1927/2006. Las autoridades francesas calculan que el coste total será de 51 875 626 EUR, de los que 51 845 626 EUR corresponden a los servicios personalizados y 30 000 EUR (0,06 % de la cantidad total) a los gastos de aplicación del FEAG. La contribución total solicitada al FEAG asciende a 25 937 813 EUR (50 % de los costes totales).

Acciones	Número estimado de trabajadores destinatarios	Coste estimado por trabajador destinatario (EUR) (*)	Coste total (FEAG y cofinanciación nacional) (EUR)**
<b>Servicios personalizados</b> [artículo 3, párrafo primero, del Reglamento (CE) n° 1927/2006]			
Servicios de asesoramiento y orientación profesional para los trabajadores	3 886	1 385	5 382 694
Formación	1 268	2 567	3 255 292
Ayudas a la creación de empresas	955	22 000	21 010 000
Actividades regulares de información y comunicación	3 886	70	272 020
Asignación concedida en el marco del permiso para la reclasificación	3 379	6 387	21 580 020
Subsidio de movilidad (movilidad geográfica)	120	2 880	345 600
<b>Subtotal de los servicios personalizados</b>			<b>51 845 626</b>
<b>Gastos de intervención del FEAG</b> [artículo 3, párrafo tercero, del Reglamento (CE) n° 1927/2006]			
Actividades preparatorias			0
Organización, control y trazabilidad de los datos			30 000
Información y publicidad			0
Actividades de control			0
<b>Subtotal de los gastos de intervención del FEAG</b>			<b>30 000</b>
<b>Coste total estimado</b>			<b>51 875 626</b>
<b>Contribución del FEAG (50 % del coste total)</b>			<b>25 937 813</b>

(\*) Para evitar decimales, se han redondeado los costes estimados por trabajador. Sin embargo el redondeo no repercute en el coste total de cada medida, que se mantiene como en la solicitud presentada por Francia.

(\*\*) Los totales no se corresponden debido al redondeo.

35. Las autoridades francesas no han indicado de qué manera las medidas descritas anteriormente son complementarias con las acciones financiadas por los Fondos Estructurales. No obstante, han explicado que no hay ninguna intervención pública prevista en apoyo de los antiguos trabajadores de Air France. Puesto que Air France es una compañía *in bonis* (es decir, que no está en liquidación) que emplea a 1 000 empleados o más, le corresponde pagar la totalidad de los costes de las medidas de acompañamiento para garantizar la reclasificación de los trabajadores despedidos

(véase la nota a pie de página sobre el permiso para la reclasificación, en el apartado 31).

36. Las autoridades francesas también señalaron que han celebrado un acuerdo escrito con la empresa que ha efectuado los despidos en el sentido de que en la aplicación de las medidas descritas anteriormente no podrá recibir también contribuciones económicas de otros instrumentos financieros de la Unión.

#### **Fecha(s) en que comenzaron o se prevé que comiencen los servicios personalizados para los trabajadores afectados**

37. El 6 de noviembre de 2012, Francia comenzó a prestar los servicios personalizados a los trabajadores afectados incluidos en el paquete coordinado para el que se solicitó cofinanciación del FEAG. Por consiguiente, esa fecha representa el inicio del período de admisibilidad de cualquier ayuda que pueda conceder el FEAG.

#### **Procedimientos de consulta de los interlocutores sociales**

38. Las autoridades francesas han indicado que el paquete coordinado de servicios personalizados se ha elaborado en consulta con los representantes de los beneficiarios previstos y los interlocutores sociales. La dirección de Air France y los representantes sindicales celebraron numerosas reuniones entre el primer trimestre de 2012 y julio de 2013 en relación con los acuerdos relativos al «Projet Transform 2015».
39. Las autoridades francesas han confirmado el cumplimiento de los requisitos en materia de despidos colectivos establecidos en la legislación nacional y de la Unión.

#### **Información sobre las acciones obligatorias en virtud del Derecho nacional o de conformidad con los convenios colectivos**

40. Respecto a los criterios que figuran en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 1927/2006, en su solicitud, las autoridades francesas:
- han confirmado que la contribución financiera del FEAG no reemplaza las medidas que son responsabilidad de las empresas en virtud del Derecho nacional o de los convenios colectivos;
  - han demostrado que las acciones ayudan a trabajadores individuales y que no se destinarán a la reestructuración de empresas o sectores;
  - han confirmado que las acciones subvencionables mencionadas no reciben ayuda de otros instrumentos financieros de la UE.

#### **Sistemas de gestión y control**

41. La solicitud contiene una descripción del sistema de gestión y control que especifica las responsabilidades de los organismos implicados. Francia ha notificado a la Comisión que la contribución financiera será gestionada por la *Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle* (DGEFP) del Ministerio de Trabajo, Empleo y Sanidad. Los pagos serán gestionados dentro del mismo Ministerio por el *Département Financement, Dialogue et Contrôle de Gestion - Mission du financement, du budget et du dialogue de gestion* (DGEFP-MFBDG). La certificación será facilitada por el *Pôle de Certification* (Centro de Certificación) de la Dirección General de Finanzas de Nantes.

#### **Financiación**

42. Teniendo en cuenta la solicitud de Francia, la contribución del FEAG propuesta para el paquete coordinado de servicios personalizados (incluidos los gastos de aplicación del FEAG) asciende a 25 937 813 EUR, lo que supone el 50 % del coste total. Las asignaciones del Fondo propuestas por la Comisión se basan en la información facilitada por Francia.
43. Teniendo en cuenta el importe máximo permitido de una contribución financiera del FEAG con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) nº 1311/2013 del Consejo y el margen existente para la reasignación de créditos, la Comisión propone movilizar el FEAG para proporcionar la cantidad total indicada anteriormente.
44. La Decisión propuesta de movilizar el FEAG será adoptada conjuntamente por el Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con lo establecido en el punto 13 del Acuerdo Interinstitucional de 2 de diciembre de 2013 entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera<sup>19</sup>.
45. La Comisión presenta por separado una solicitud de transferencia para consignar en el presupuesto de 2014 los correspondientes créditos de compromiso, como exige el punto 13 del Acuerdo Interinstitucional de 2 de diciembre de 2013.

#### **Origen de los créditos de pago**

46. Para cubrir el importe de 25 937 813 EUR, se utilizarán los créditos asignados a la línea presupuestaria del FEAG en el presupuesto de 2014.

---

<sup>19</sup> DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

## DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativa a la movilización del Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización, de conformidad con el apartado 13 del Acuerdo Interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria y buena gestión financiera (solicitud «EGF/2013/014 FR/Air France», presentada por Francia)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1927/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se crea el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización<sup>20</sup>, y, en particular, su artículo 12, apartado 3,

Visto el Reglamento (UE) n° 1309/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, sobre el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (2014-2020) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 1927/2006<sup>21</sup>,

Visto el Acuerdo interinstitucional, de 2 de diciembre de 2013, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera<sup>22</sup>, y, en particular, su apartado 13,

Vista la propuesta de la Comisión Europea<sup>23</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) se creó para prestar apoyo adicional a los trabajadores despedidos a raíz de importantes cambios estructurales en los patrones del comercio mundial como consecuencia de la globalización y ayudarlos a reincorporarse al mercado de trabajo.
- (2) El FEAG no puede superar la cantidad máxima anual de 150 millones EUR (a precios de 2011), de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Reglamento (UE, Euratom) n° 1311/2013 del Consejo, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020<sup>24</sup>.
- (3) El 20 de diciembre de 2013, Francia presentó una solicitud para movilizar el FEAG en relación con una serie de despidos en Air France, que complementó con información adicional hasta el 24 de julio de 2014. Dicha solicitud cumple los requisitos para la determinación de las contribuciones financieras según lo establecido en el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1927/2006. Por consiguiente, la Comisión propone movilizar un importe de 25 937 813 EUR.

---

<sup>20</sup> DO L 406 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>21</sup> DO L 347 de 20.12.2013, p. 855.

<sup>22</sup> DO C 373 de 20.12.2013, p. 1.

<sup>23</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>24</sup> DO L 347 de 20.12.2013, p. 884.

- (4) Procede, por tanto, movilizar el FEAG para proporcionar una contribución financiera en respuesta a la solicitud presentada por Francia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

En el marco del presupuesto general de la Unión Europea del ejercicio 2014, se movilizará el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización (FEAG) para proporcionar un importe de 25 937 813 EUR en créditos de compromiso y de pago.

*Artículo 2*

La presente Decisión se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*