

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

PLENARIA

Cuestión 2: Declaraciones de las delegaciones de los Estados contratantes y de los observadores

DECLARACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y LA PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN Y SOBRE LOS RETOS ECONÓMICOS A QUE TIENE QUE HACER FRENTE LA AVIACIÓN CIVIL

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

El 11 de septiembre de 2001, amigos y colegas nuestros se encontraban entre quienes perdieron la vida y compartimos con millones de personas el inconmensurable horror y pérdida del suceso. Nuestra industria perdió cientos de miles de puestos de trabajo, varias aerolíneas de casi todos los continentes han desaparecido desde entonces y, por si fuera esto poco, el SRAS y los acontecimientos de Iraq han mantenido viva la crisis de la aviación.

Debemos apuntar, sin embargo que, al mismo tiempo, la colaboración entre gobiernos, aerolíneas y sindicatos hizo posible la supervivencia de un gran número de aerolíneas que se hallaban a punto de quebrar.

Esta es la razón por la que acogemos con particular agrado esta reunión, en la que, durante los próximos días, trabajaremos juntos hacia el logro de un objetivo común, a saber, la restauración de la seguridad, de la confianza y de la estabilidad económica de nuestro transporte aéreo.

A la base de nuestras aportaciones durante esta semana se encontrará el reconocimiento de que sólo los gobiernos, mediante la adopción de medidas firmes y decisivas, tienen la capacidad, los medios y confiamos que la voluntad decidida de dirigir el rumbo de la aviación civil en estos tiempos difíciles.

Tres son los objetivos que deberían tener precedencia en esta Asamblea de gobiernos. En primer lugar, esta reunión deberá proteger la integridad y el futuro de la OACI, a pesar de los, a veces, burocráticos procesos que ello llevará consigo. En segundo lugar, nuestros debates deberán girar fundamentalmente en torno a la seguridad operacional y la protección de la aviación. Finalmente, creemos en la necesidad de llevar a cabo una revisión de la organización de nuestra industria y de sus funciones económicas más amplias.

¹ Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por la ITF.

Invitamos a esta Asamblea a reevaluar las consecuencias de la desreglamentación y fragmentación de nuestra industria y su impacto sobre la cultura de seguridad. Debemos asegurarnos de que las relaciones comerciales entre redes de empresas independientes que proporcionan servicios de transporte aéreo no interrumpa la línea de comunicación y mando sobre seguridad operacional y protección de la aviación, cuyas deficiencias los antedichos acontecimientos han puesto a la vista de todos.

Creemos también en la necesidad de que esta Asamblea reconozca el papel de las tripulaciones y del personal de tierra como profesionales de la seguridad operacional y protección de la aviación, a fin de conseguir que la industria cuente con personal equipado, preparado y motivado para proporcionar seguridad operacional y protección de la aviación.

Nuestra convicción tiene como base el reconocimiento de que, por sí solas, las fuerzas del mercado no han proporcionado ni pueden proporcionar un sistema aéreo seguro.

Ha llegado el momento de que aprendamos de experiencias pasadas. Trabajando en colaboración, deberíamos examinar de cerca el ciclo comercial seguido por nuestra industria. En enero de 2002, la OIT puso en marcha este proceso, que ha sido seguido en numerosas reuniones regionales tripartitas y conseguido sorprendentes resultados, recientemente en la región de Mercosur y pronto en África.

También deberemos esforzarnos por conseguir que nuestra industria oriente sus pasos de la manera propuesta en la Conferencia ATConf/5 (marzo de 2003), en la que se pedía a los Estados que consideraran la liberalización, pero de forma que creara “un entorno en el que el transporte aéreo internacional pudiera desarrollarse y florecer de manera estable, eficiente y económica, sin comprometer la seguridad operacional y la protección de la aviación y respetando las normas laborales y sociales”. Dicha Conferencia reconoció asimismo que “cada Estado determinaría su propio camino y ritmo” por cuanto a la reforma reglamentaria.

Creemos asimismo que, junto con la reconfiguración radical de las prescripciones relativas a la seguridad operacional y protección de la aviación –cosa que deberá realizarse bajo los auspicios de la OACI, a fin de conseguir una confianza mundial– deberá existir una reafirmación del crítico papel económico y social desempeñado por la infraestructura de la aviación.

También esperamos ver que se pone fin a la idea de una mayor incorporación de las actividades de la aviación civil en la Organización Mundial del Comercio.

Nos hallamos en un momento que exige la integración, más bien que la separación, de los objetivos económicos y de seguridad.

Los Estados miembros de la OACI tienen aquí una oportunidad única para establecer de manera contundente la crucial importancia del potencial social, económico y humano para la supervivencia y desarrollo de nuestra industria.

Los Gobiernos deberán ponerse al frente, con la seguridad de que los trabajadores de la aviación están dispuestos a seguir su ejemplo, ya que de ello dependen no solamente nuestras economías, sino también nuestro sentido de la justicia.