



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas

COMENTARIOS SOBRE EL INFORME SOBRE EL AVANCE LOGRADO EN LA PREPARACIÓN DE ACUERDOS INTERNACIONALES PARA LA LIBERALIZACIÓN DEL ACCESO A LOS MERCADOS, LOS SERVICIOS DE CARGA AÉREA Y LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS

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

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) constata algunos avances en la labor del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP). El avance ha sido desigual y continúan sin resolverse cuestiones de importancia. Esta desigualdad está frenando el ritmo de progreso. La ITF constata, además, que muchas de las cuestiones abordadas en los comentarios que transmitió separadamente a los pertinentes Grupos de Trabajo del Panel, no se abordaron adecuadamente. La ITF cree que la dimensión social de la agenda de liberalización de la OACI debería abordarse de manera holística y, por lo tanto, que el Proyecto de Acuerdo y sus protocolos asociados no deberían adoptarse hasta que estas cuestiones se aborden convenientemente. El presente documento remite a la consideración de la Asamblea los comentarios de la ITF sobre el avance logrado en la preparación del proyecto de acuerdo multilateral relativo a los servicios aéreos y sus protocolos asociados.

Decisión de la Asamblea: La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota está relacionada con el Objetivo estratégico D — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	No se aplica.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ITF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (“ITF”) fue fundada en 1896 y hoy representa a más de 4.7 millones de trabajadores y trabajadoras de todos los medios de transporte en 150 países, incluida la aviación civil. Los sindicatos afiliados a la ITF representan a más de 650 000 empleados de aviación civil en todo el mundo.

1.2 El presente documento tiene como objetivo comentar los avances logrados en la preparación de los acuerdos internacionales para la liberalización del acceso a los mercados, los servicios de carga aérea y la propiedad y control de los transportistas aéreos por parte del Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP).

2. ANÁLISIS

2.1 Para la ITF, los problemas y deficiencias que frenan el avance, son los siguientes:

Cuestiones en relación a un Acuerdo general que ofrezca un tratado marco completo

2.2 Si el Acuerdo Final “ofrece un tratado marco completo” supondrá un cambio drástico en la industria de la aviación civil mundial.

2.3 La ITF cree que esta cuestión no puede ser acometida con rigor sin proceder a un análisis del impacto global del Proyecto de Acuerdo.

2.4 Dicho análisis supondría una revisión de las repercusiones macro y micro económicas de la política reguladora sobre la capacidad de los servicios de transporte aéreo de cumplir sus obligaciones conforme a las reglamentaciones propuestas.

2.5 Sólo mediante un análisis del impacto podrán los Estados miembros y partes integrantes valorar qué repercusiones tendrá esta opción para sus transportistas aéreos, su industria aeronáutica y actividades económicas afines, además de para la seguridad, la mano de obra, la fiscalidad y la seguridad social.

2.6 Los Estados miembros y demás partes integrantes deberían tener la oportunidad de discutir esta cuestión partiendo de la base de un análisis del impacto general y de exponer sus comentarios al respecto. De no ser así, resultará imposible alcanzar un resultado maduro.

2.7 El reto que tiene el Panel por delante es demostrar que sus políticas económicas y de comercio de servicios son coherentes con los objetivos de seguridad y protección de la OACI. La política de la OACI no sólo debería estar integrada sino que, dicho de otro modo, la incapacidad de lograr uno de los objetivos puede perjudicar gravemente al otro. En este sentido, no podemos olvidar las lecciones aprendidas de los terribles atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos. Estos atentados demostraron que el fallo en materia de seguridad o protección puede provocar un cataclismo para la salud económica del transporte aéreo.

Cuestiones relacionadas con la inclusión en el Acuerdo Principal de los derechos de tráfico y capacidad

2.8 La OACI siempre consideró la liberalización como un proceso, no como un fin en sí mismo. De ahí que siempre se haya puesto de relieve que los Estados debían apoyar la liberalización como lo juzguen conveniente, en función de sus propias decisiones y a su ritmo, de acuerdo con las fases de desarrollo de sus respectivos sistemas de aviación civil y sus condiciones subjetivas e objetivas.

2.9 La ITF cree que debería permitirse a las Partes liberalizar su mercado comercial a su ritmo, ya que la aviación es un componente fundamental de las infraestructuras económica y social de los Estados.

Cuestiones relativas a la propiedad

2.10 La ITF cree que la OACI no debería proceder a un cambio profundo de los criterios de propiedad de las aerolíneas hasta que la Secretaría haya llevado a cabo un estudio completo y detallado de las repercusiones de la transnacionalización y de la reestructuración internacional de los transportistas aéreos en el sistema actual de reglamentación de la seguridad de la aviación.

2.11 La falta de una adecuada evaluación del impacto preocupa especialmente a los trabajadores de la aviación, por las posibles consecuencias que podría tener la propuesta sustitución de las disposiciones relativas a la Propiedad y el Control con la “base principal de operaciones”, sin ofrecer una definición significativa de este concepto.

2.12 La ITF ya presentó propuestas de definición concretas de conceptos y términos fundamentales, incluido el de “base principal de operaciones”, que hasta la fecha no se han tomado en consideración.

El peligro de las banderas de conveniencia (BDC)

2.13 La ITF está convencida de que esto abriría de par en par las puertas de la aviación a las banderas de conveniencia (BDC), y a sus consecuencias de carácter social, para la seguridad y la protección. Es más, ITF piensa que dejar la reglamentación de la seguridad de las aerolíneas a Estados elegidos sobre la base de la vaga e indefinida noción de “base principal de operaciones” podría resultar muy problemático.

2.14 El riesgo de que las banderas de conveniencia entren en la industria de la aviación civil internacional no solo acecha en las normas de propiedad sino en la liberalización o reestructuración internacional de la industria, si no se establecen y aplican las adecuadas salvaguardias.

2.15 La ITF conmemora este año el 68º aniversario de su Campaña contra las Banderas de Conveniencia en la industria marítima. Se trata de 68 años de experiencia, que preferiríamos no tener, siendo testigos de la corrosión de las normas de seguridad a medida que desaparecía la reglamentación de la industria. Las banderas de conveniencia son una estratagema para eludir la normativa social y de seguridad. Las banderas de conveniencia puramente dichas aún no han entrado en la industria de la aviación internacional, pero la industria marítima nos enseña que es fundamental que exista un vínculo entre el operador y el regulador.

El peligro de oligopolios mundiales

2.16 De acuerdo con la recomendación de la Asamblea, la liberalización del acceso al mercado, los servicios de carga aérea y la propiedad y control de los transportistas aéreos deberían desarrollarse sobre la base de las experiencias y progresos de los Estados en materia de liberalización.

2.17 Dichas experiencias señalan que la liberalización del transporte aéreo internacional, sin las adecuadas salvaguardias y sin una competencia justa, podría abocar en una industria de la aviación dominada completamente por megatransportistas de alcance mundial. La industria caería en manos de los transportistas aéreos con banderas de conveniencia. Para los trabajadores, esto implicaría problemas graves, relacionados con la distribución internacional del empleo y los derechos económicos. Dicha

consolidación a escala mundial iría en detrimento de los pasajeros, de la seguridad de los vuelos y la supervisión de la protección.

Cuestiones relativas a la competencia justa

2.18 La ITF piensa que la liberalización debería ir de la mano de la eliminación de las distorsiones del mercado, en concreto de la competencia desleal ejercida a través de la tributación.

2.19 Si algunas aerolíneas se benefician del acceso a infraestructuras (aeroportuarias), combustible y capital a precios bajos, directa o indirectamente, esto supone una competencia desleal que distorsiona más la igualdad de oportunidades.

2.20 Es un hecho conocido que determinadas aerolíneas intentan lograr subsidios directos o indirectos de aeropuertos (por ejemplo, tasas aeroportuarias inferiores), de autoridades locales (por ejemplo: una cantidad fija de dinero por pasajero transportado a su región) y/o de organismos gubernamentales nacionales (por ejemplo, gobiernos que ayudan e incluso colaboran con sus transportistas aéreos para aumentar su cuota de mercado internacional). Esto permite a algunas aerolíneas beneficiarse injustamente de subsidios cruzados de sus operaciones y precios, en detrimento de sus competidores no subsidiados.

2.21 La OACI debe salvaguardar los principios de tributación equitativa, antes de liberalizar aún más el mercado. Si no, la industria acabará siendo una estructura oligopolística internacional, basada en unos “cielos injustos”.

Salvaguardias en materia social y laboral

2.22 La ITF quiere señalar que el progreso desigual de la labor del ATRP, sobre todo el retraso en materia de salvaguardias, limita la posibilidad de aplicar un enfoque holístico. La ITF considera que este desequilibrio es el resultado de haber retrasado en fases previas la discusión y las labores en materia de salvaguardias.

2.23 La ITF está convencida de que la dimensión social no puede ser dejada para una fase posterior o desarrollarse a un ritmo mucho más lento. De acuerdo con las atribuciones originales del ATRP, se requiere al panel “asegurar que se respeten los máximos niveles de seguridad operacional y protección de la aviación y el principio de lealtad e igualdad de oportunidades para todos los Estados y sus partes interesadas”. Por lo tanto, el Proyecto de Acuerdo y sus protocolos asociados no deberían ser adoptados hasta que se aborden adecuadamente las cuestiones sociales.

2.24 La ITF respalda plenamente el proyecto de cláusula sobre la dimensión social/laboral de IFALPA, cuyo texto considera una base excelente para su discusión.

3. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a considerar los comentarios presentados por la ITF en este documento.