



## ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 40: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

#### BENEFICIOS DE LAS CONSULTAS EN EL CAMPO INDUSTRIAL

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

#### RESUMEN

La ITF representa a trabajadores de la aviación sindicados de todo el mundo y habla en nombre de millones de empleados de todo el mundo que trabajan en el sector.

La industria de la aviación es una “industria popular”, cuyo recurso clave es su personal profesional y bien formado, elemento fundamental para la seguridad operacional y la protección de la industria. A pesar de ello, son muchos los trabajadores y trabajadoras de la aviación que han visto desmejorarse negativamente las condiciones y la seguridad de sus puestos de trabajo.

Este documento señala las consecuencias de dicha situación sobre el rendimiento de la industria y sugiere que el camino a seguir es la participación proactiva de todas las partes interesadas y una reglamentación ‘SMART’ para la industria.

Este documento es un seguimiento de las conclusiones de la 35ª Asamblea.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de este informe de situación; y
- poner en marcha un diálogo proactivo bipartito o tripartito, bajo los auspicios de la OIT.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con los Objetivos estratégicos A, B, C y D, y contribuirá a fomentar los Objetivos estratégicos A y B, mediante la mejora de la formación y competencia profesionales de la mano de obra como personal de primera línea encargado de la seguridad operacional y de la protección de la aviación, a la vez que complementa los Objetivos estratégicos C y D al tratar de encontrar soluciones para una industria de la aviación sostenible.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La labor de que se habla en esta nota de estudio podrá requerir el uso de recursos disponibles en el presupuesto 2008-2010.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la Comisión Económica, A35-EC (Doc 9847)</i> A35-WP/136 presentada por la ITF.

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés e inglés fueron proporcionadas por la ITF.

## 1. ANTECEDENTES

1.1 Se reconoce de manera generalizada que la industria del transporte aéreo aporta una importante contribución a las economías nacionales y al crecimiento mundial. La aviación proporciona una importante infraestructura que beneficia a la población de países insulares, continentales, dependientes del turismo y menos desarrollados, así como de países con una gran extensión territorial (Reunión tripartita de la OIT sobre la Aviación Civil, Ginebra, enero del 2002).

1.2 La aviación no es únicamente una actividad comercial, ya que la existencia de una vibrante industria de la aviación y la disponibilidad y acceso al transporte aéreo son de interés público. Así, pues, el interés público de la seguridad operacional y la protección de la aviación exigen que los gobiernos desempeñen un papel activo en la protección y mantenimiento de la estructura de la aviación civil.

1.3 La aviación proporciona millones de puestos de trabajo a las economías de todo el mundo.

1.4 La industria de la aviación depende del 'cash-flow' y se caracteriza por su demanda cíclica. Por término medio, la industria solamente consigue una rentabilidad marginal en "años buenos", aun en aquellos países en los que ha conseguido importantes economías de escala.

1.5 La situación reglamentaria actual del transporte aéreo internacional se caracteriza por distintos grados de reglamentación, dependiendo de los Estados, de los tipos de servicio y de la actividad específica realizada, lo cual resulta en distintos grados de flexibilidad para las aerolíneas.

1.6 Dentro del movimiento sindical existe un fuerte apoyo al mantenimiento de la función de interés público en la aviación civil. Con el aumento de la liberalización, los accionistas y los precios de las acciones se convierten en el factor dominante del proceso de toma de decisiones de una compañía, a menudo, en detrimento del interés público. En consecuencia, la reglamentación posee una importancia cada vez mayor para mantener las normas y conseguir una industria de la aviación segura y protegida.

## 2. CONSECUENCIAS DE LA LIBERALIZACIÓN PARA EL PERSONAL

2.1 La reestructuración de la aviación civil posee consecuencias para la dirección de las empresas y para el personal del sector. La tendencia dominante es a reducir los costes, con inclusión de los costes de la mano de obra, y a exigir de la mano de obra una mayor productividad y una mejora de la calidad del servicio. Estas estrategias poseen serias consecuencias para los sindicatos y para las relaciones industriales, puesto que la descentralización genera, invariablemente, fragmentación, la separación lleva consigo el desplazamiento de la responsabilidad por el empleo y las relaciones laborales a un proveedor externo y la desintegración puede llevar a la creación de una fuerza laboral a dos niveles o a niveles múltiples, generalmente, con condiciones de empleo más bajas.

2.2 Se han llevado a cabo varios estudios sobre la experiencia de los sindicatos y de sus miembros en la industria de la aviación en relación con la reestructuración. Una de las numerosas consecuencias negativas identificadas fue la externalización global, junto con el impacto generalmente negativo de la reestructuración sobre las condiciones de trabajo de los empleados y el deterioro de la seguridad en el trabajo, de la satisfacción laboral y de la calidad de las relaciones entre los sindicatos y la dirección.

2.3 Con anterioridad al 2001, el empleo en la industria se mantuvo relativamente estable, con un crecimiento anual inferior al 1%.

2.4 Este crecimiento lento pero continuo del empleo en el sector de la aviación se vio abruptamente interrumpido en el 2001. Tras los acontecimientos del 11 de septiembre, las aerolíneas se apresuraron a anunciar reducciones en los vuelos y en el número de empleados, habiendo sido las mujeres el grupo que se vio más seriamente afectado.

2.5 Aunque las aerolíneas de Norteamérica anunciaron inmediatamente importantes reducciones en el número de puestos de trabajo, muchas aerolíneas europeas pusieron en práctica una serie de alternativas para evitar pérdidas directas de puestos de trabajo y llevaron a cabo consultas a fondo con los empleados y con sus sindicatos. En Norteamérica, el planteamiento adoptado con relación al diálogo social parece haber exacerbado viejas tensiones entre la dirección y la mano de obra.

### 3. BENEFICIOS DE LA CONSULTA

3.1 La liberalización ofrece retos y oportunidades para el fomento de la participación de las partes interesadas.

3.2 La 35ª Asamblea de la OACI tomó nota de la propuesta de la IFT de incluir a los trabajadores en los procesos de negociación de servicios aéreos y en los foros de la OACI donde se traten temas de transporte aéreo y decidió que sería preferible la adopción de un planteamiento pragmático caso por caso, en vez de una política general sobre su inclusión. Ha llegado el momento de poner en práctica dicho diálogo, siempre que exista razón para ello.

3.3 De acuerdo con la definición de la OIT, el diálogo social se extiende a todo tipo de negociación, consulta o, simplemente, intercambio de información entre representantes de los gobiernos, empleadores y trabajadores sobre temas de interés común relacionados con la política económica y social. Esta definición incorpora los sistemas tradicionales de relaciones laborales en un concepto más amplio de diálogo social como mecanismo de reconciliación de puntos de vista conflictivos de los interlocutores sociales, a nivel de empresa, sectorial, nacional o internacional.

3.4 Mediante la negociación, trabajadores y empleadores pueden llegar conjuntamente a soluciones para mejorar la competitividad, promoviendo y protegiendo, a su vez, el empleo.

3.5 Como parte de este proceso, si bien la reglamentación sigue siendo un importante elemento para el éxito de la industria de la aviación, se necesita una reglamentación que responda a las exigencias del siglo XXI.

3.6 En consecuencia, no se trata de un llamamiento para la introducción de una simple re-reglamentación. Lo que se necesita es una reglamentación “smart”:

Sostenible y compatible con las exigencias sociales, económicas y ambientales a largo plazo de la industria y de la sociedad en la que se desenvuelve;

Mesurada de forma que la reglamentación no abrume a la industria con “cinta roja”, a la vez que proporciona una protección adecuada para las partes interesadas;

Accesible a las aportaciones de todas las partes interesadas, estableciendo, al mismo tiempo, claras líneas de

Responsabilidad por las distintas actividades o la provisión de distintos servicios;

Tiene como objetivo sectores clave de actividad, tales como la formación, la seguridad operacional y la protección de la aviación.

3.7 Si se tiene en cuenta cuanto antecede, la reglamentación no solamente se adaptará a la cambiante realidad de la aviación en el siglo XXI, sino que sabrá aprovechar también los conocimientos especializados y el profesionalismo de su fuerza laboral.

— FIN —