

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 1 del

orden del día: Panorámica

1.1: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto

IMPACTO DE LA REESTRUCTURACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL EN EL EMPLEO Y LAS PRÁCTICAS SOCIALES

[Nota presentada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT)]

1. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) es el organismo de las Naciones Unidas especializado en los asuntos sociales y laborales. Del 21 al 25 de enero de 2002, la OIT organizó una *Reunión tripartita sobre la reestructuración de la aviación civil: consecuencias para la dirección y el personal*, precedida de una *Reunión de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001* (Ginebra, 29 y 30 de octubre de 2001). Los participantes en ambas reuniones invitaron a la OIT a “fortalecer su cooperación y colaboración con los organismos reguladores de la seguridad aérea y de la economía, las organizaciones internacionales competentes, incluida la OACI, y las instituciones financieras internacionales, para promover la cooperación económica y la importancia de la consulta tripartita y de un diálogo social y técnico continuado”.
2. La Reunión destacó el impacto de los sucesos del 11 de septiembre y la crisis subsiguiente en la aviación civil, pero no se ocupó únicamente de las medidas relacionadas con la crisis, sino también de las secuelas a más largo plazo para el empleo y las prácticas sociales del proceso continuo de liberalización y reestructuración del sector.
3. La Reunión también examinó el entorno y las características, así como las diversas modalidades de liberalización del sector y, más concretamente, el marco reglamentario, la función de interés público, la liberalización y la privatización, así como las fusiones y las adquisiciones. Señaló que la existencia de un sector de la aviación civil que sea dinámico es de interés público, y que las consideraciones de seguridad de las personas y de los bienes exigían que los gobiernos participaran activamente en la protección y el mantenimiento de una industria de la aviación civil. El movimiento sindical apoyaba decididamente el mantenimiento de esa función de interés público.
4. Se analizaron asimismo las consecuencias sociales y para el empleo de la liberalización, por cuanto la comunidad internacional había reafirmado en múltiples ocasiones el cometido de la OIT en lo

¹ Las versiones en español y en francés fueron proporcionadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

relativo a la fijación de normas internacionales del trabajo y a todo lo relacionado con éstas. Este consenso ha permitido evitar que diferentes organizaciones trabajaran sobre la base de normativas laborales distintas, con posibles interpretaciones contradictorias de su significado y aplicación. Las normas aportan un marco general para lograr el trabajo decente en cualquier contexto nacional y según las condiciones propias de cada país. La OIT fomenta procesos participativos en los que quienes trabajan y se ven afectados por las decisiones políticas — en cualquier nivel de la toma de decisiones — pueden expresarse en relación con la formulación y aplicación de tales políticas.

5. El avance de la liberalización en este sector tiene consecuencias importantes para los gestores, los trabajadores, los sindicatos y las relaciones de trabajo. En efecto, la descentralización desemboca invariablemente en la fragmentación; el hecho de recurrir a un proveedor exterior implica un traspaso de la responsabilidad en materia de empleo y de relaciones de trabajo; y la disgregación puede crear dos niveles de personal, uno de los cuales tendrá normalmente unas condiciones de empleo inferiores. El juicio global que les merece a los sindicatos el efecto de la reestructuración para sus miembros es negativo, o en el mejor de los casos indiferente, especialmente en lo que atañe a las consecuencias de la competencia de transportistas de bajo costo. Los sindicatos y las organizaciones profesionales del sector difieren en lo que se refiere a su predisposición a aceptar diversas formas de liberalización.

6. El lento pero incesante crecimiento del empleo en el sector de la aviación quedó abruptamente interrumpido en 2001. Las compañías aéreas norteamericanas y europeas no reaccionaron ante la crisis del mismo modo, pero es posible que el desenlace haya sido el mismo, en el sentido de que hubo muchos menos despidos de los inicialmente previstos. A menudo desaparecen puestos de trabajo cuando se reorganiza una compañía para preparar su privatización o su transformación en sociedad por acciones. No hay apenas datos estadísticos que indiquen que unos criterios más laxos en lo tocante a la propiedad y el control de las compañías aéreas hayan tenido un impacto directo en el empleo de esas compañías o en el sector, considerado en su totalidad.

7. El personal se considera a menudo la primera víctima de la crisis del sector, porque la compañía le va a pedir sacrificios. Debido a la índole procíclica del sector, la situación presente o futura del mercado no suele concordar con las perspectivas de la dirección y del personal. Dependerá a menudo de las circunstancias de cada caso que se acepte o no la política de recursos humanos.

8. La liberalización suscita a la vez problemas y oportunidades en lo que atañe al desarrollo del diálogo social. La negociación colectiva es cada vez más un instrumento de reestructuración empresarial, sectorial o económica, en vez de servir únicamente como mecanismo de distribución. La mano de obra tiene un papel cada vez más destacado en la estrategia competitiva de las compañías aéreas. Como muchas compañías aéreas nacionales son de propiedad pública, la política de reestructuración entrañará a menudo un apoyo estatal (financiero). A juicio de los sindicatos, las iniciativas gubernamentales de fomento del diálogo social — como mecanismo que sirve para encontrar soluciones innovadoras y socialmente responsables — revisten una importancia capital para ayudar al sector.

9. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

9.1 La OIT invita a la Conferencia a renovar su afirmación de 1994 en el sentido de que los trabajadores son una de las principales partes interesadas en la aviación y que deberían participar en todos los debates sobre la futura reglamentación del sector. Insta también a que, en las conclusiones de esta Conferencia, se recomiende a los gobiernos de los Estados miembros de la OACI que:

- a) cumplan y respeten la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo* y su seguimiento;

- b) reconozcan la importancia vital de un personal adecuadamente formado y motivado y de unas relaciones de trabajo armoniosas con miras a la evolución permanente del sector en interés del desarrollo económico internacional y nacional;
- c) tengan presente que la liberalización ulterior del sector tropezará con diversos grados de oposición por parte de los trabajadores, debido a las importantes repercusiones para los gestores, los trabajadores y los sindicatos en lo que se refiere, en particular, a la intensidad del trabajo, la seguridad del empleo, la satisfacción laboral y las relaciones entre los sindicatos y la dirección;
- d) tomen las medidas necesarias para impedir que la liberalización interrumpa el diálogo social y para implicar a las partes interesadas lo antes posible en el proceso; la participación y el diálogo social pueden aportar una notable contribución a la protección de los trabajadores, a la estabilidad social y a la paz laboral, así como a la productividad y a la competitividad;
- e) participen activamente en el proceso — ya que muchas compañías aéreas nacionales son de propiedad pública — facilitando apoyo financiero para las medidas encaminadas a atenuar los efectos de la liberalización, así como para las iniciativas de fomento del diálogo social como mecanismo para encontrar soluciones innovadoras y socialmente responsables.