

Informe final

Reunión tripartita sobre la aviación civil:
consecuencias sociales y en materia
de seguridad de la crisis posterior
al 11 de septiembre de 2001

Ginebra, 21-25 de enero de 2002

Indice

Informe del debate	1
Introducción.....	1
Presentación del informe	3
Comentarios generales	4
Discusión del informe.....	18
Grupo 1.....	18
Grupo 2.....	26
Grupo 3.....	35
Grupo 4.....	38
Consideración y adopción del proyecto de informe y del resumen final del Presidente	42
Discursos de clausura.....	43
Anexo: Resumen final del Presidente.....	45
Consideraciones generales.....	45
Desafíos.....	45
Recomendaciones	47
Principios y derechos fundamentales	47
Seguridad general y operacional	47
Seguridad y salud en el trabajo	48
Formación y adquisición de nuevas capacidades	48
Efectos diferentes para hombres y mujeres.....	48
Reestructuración.....	48
Diálogo social.....	48
Función de los gobiernos.....	49
Mejores prácticas.....	49
Actividades de la OIT	49
Lista de participantes	51

Informe del debate

Introducción

1. La Reunión tripartita sobre la aviación civil: consecuencias sociales y en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre de 2001, se celebró en la Oficina Internacional del Trabajo, en Ginebra, del 21 al 25 de enero de 2002.
2. La Oficina había preparado un informe¹ al objeto de que sirviera de base para las deliberaciones de la Reunión. En dicho informe se examinaban los efectos generales de la crisis sobre la aviación civil, insistiendo en los efectos devastadores sin precedentes sobre todos los sectores de un sector que ya estaba estancándose con anterioridad a los acontecimientos.
3. El Consejo de Administración había designado al Embajador Jean-Jacques Elmiger, representante gubernamental de Suiza ante el Consejo de Administración, como su representante y Presidente de la Reunión. Los tres Vicepresidentes elegidos por la Reunión fueron: el Sr. M.M. Heshmat (Egipto), del Grupo Gubernamental; la Sra. R. Gidongo, del Grupo de los Empleadores, y la Sra. A. Castro, del Grupo de los Trabajadores. El portavoz del Grupo de los Empleadores fue el Sr. Mölleney y el portavoz del Grupo de los Trabajadores el Sr. Ryde.
4. Asistieron a la Reunión representantes gubernamentales de Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bélgica, Brasil, Canadá, China, Colombia, Comoras, República Democrática del Congo, República Dominicana, Egipto, Francia, Alemania, Ghana, Grecia, Hungría, India, Italia, Japón, Kenya, República de Corea, Líbano, Luxemburgo, Malta, Marruecos, Filipinas, Portugal, Federación de Rusia, España, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Suiza, Túnez, Turquía, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Venezuela y Yugoslavia.
5. Asistieron a la Reunión en calidad de observadores representantes de la Comisión Europea, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. También asistieron en la misma calidad representantes de las siguientes organizaciones internacionales no gubernamentales: Aircraft Engineers International (AEI), Airports Council International (ACI), European Cockpit Association (ECA, Asociación de Transporte Aéreo Internacional, Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea, Federación Internacional de las Asociaciones de Directores del Tráfico Aéreo, International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations (IFATSEA), Federación Internacional de Mujeres de Negocios y Profesionales, Federación Internacional de Sindicatos del Personal del Transporte, Federación Internacional de Mujeres Universitarias, Organización Internacional de Empleadores, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, Union Network International (UNI), Confederación Mundial del Trabajo, Federación Sindical Mundial.

¹ OIT, Reunión tripartita sobre la aviación civil: consecuencias sociales y en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre, Ginebra 2002: *Aviación civil: consecuencias sociales en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre*, 48 páginas.

6. Los Grupos eligieron su Mesa Directiva del siguiente modo:

Grupo Gubernamental:

Presidente: Sr. T. Hodges (Canadá)
Vicepresidenta: Sra. I. Dembsher (Austria)
Secretaria: Sra. I. Dembsher (Austria)

Grupo de los Empleadores:

Presidente: Sr. M. Mölleneý
Secretario: Sr. G. James

Grupo de los Trabajadores:

Presidente: Sr. G. Ryde
Secretario: Sr. S. Enright

- 7.** El Presidente dio la bienvenida a los participantes, observando que la Reunión estaba encaminada a proporcionar orientaciones a los gobiernos, así como a los empleadores y trabajadores, sobre las mejores soluciones basadas en el diálogo social para hacer frente a la industria de la aviación civil. Las recomendaciones también se presentarían a la OIT a través de su Consejo de Administración. Insistió en el gran alcance de la crisis de la aviación civil, que también afectaba a otras actividades vinculadas a los viajes y el turismo. Desde que la OIT convocara en octubre de 2001 la Reunión de reflexión sobre aviación civil, las nuevas informaciones permitían realizar un enfoque más profundo y avanzar con respecto a las consideraciones y conclusiones durante la Reunión.
- 8.** La Sra. Sally Paxton, Secretaria General de la Reunión, Directora Ejecutiva del Sector Diálogo Social de la OIT, dio la bienvenida a los participantes y facilitó cifras para poner de relieve los efectos devastadores de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 en todos los sectores de la industria del transporte aéreo. El transporte de pasajeros y de cargamento se había reducido cuando menos en un 5 por ciento, llegando a alcanzar un 20 por ciento, respectivamente. Además, si bien ya no se esperan grandes impactos en América del Norte y Europa, en otras regiones seguían acusándose efectos retardados. Las manufacturas del equipo de transporte aéreo también quedaron gravemente afectadas, y en algunos casos se produjo una pérdida de empleos que ascendió al 10 por ciento, por ejemplo en el Reino Unido. Por cada supresión de empleo en las manufacturas principales se producían generalmente tres pérdidas en la cadena de suministro, lo que permite evaluar las consecuencias de la crisis en el empleo. La Reunión facilitaba un foro tripartito único para que los gobiernos, empleadores y trabajadores pudieran discutir las consecuencias sociales de la crisis y formular recomendaciones sobre el modo de paliarlas. En determinados países, ya se habían adoptado medidas para la protección del empleo, tales como la excedencia voluntaria y acuerdos de reparto del trabajo, la jubilación anticipada voluntaria, períodos de excedencia sin derecho a sueldo y la reducción de las cargas, a través del diálogo social. Estaban progresando los trabajos realizados para hacer un seguimiento de las recomendaciones de la Reunión de reflexión sobre los efectos del 11 de septiembre sobre la aviación civil, convocada por la OIT en octubre de 2001. Los resultados de la investigación preliminar se reflejaban, por ejemplo, en el informe anterior a la Reunión. De conformidad con otra recomendación, de la Reunión de reflexión, la OIT y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ya habían firmado un acuerdo de cooperación.

Presentación del informe

9. El informe preparado para la Reunión, fue presentado por el Sr. Essenberg, Secretario Ejecutivo, que señaló datos estadísticos para ilustrar los efectos generales de la crisis sobre la industria. Todo el tráfico aéreo internacional de las compañías aéreas europeas, por ejemplo, se redujo en un 17,6 por ciento el último trimestre de 2001, en comparación con este mismo período el año anterior. Las compañías aéreas de otras regiones se enfrentaban a problemas similares, al disminuir el tráfico de las rutas del Pacífico en un 30 por ciento. Las líneas aéreas chárter acusaron incluso una caída mayor del tráfico. No se esperaba una recuperación en menos de dos a cuatro años. Los efectos generales sobre el transporte de cargamento eran incluso más graves que sobre el tráfico de pasajeros. Las consecuencias cada vez más amplias en los servicios de los aeropuertos, la restauración, el control del tráfico aéreo, los sistemas de reserva de vuelos y las manufacturas del equipo de transporte aéreo suponían un efecto multiplicado de la pérdida de empleos a razón de 13 empleos perdidos dentro y fuera de las instalaciones del aeropuerto por cada puesto perdido en una compañía aérea. Las empresas transportistas de bajo coste eran el único segmento que se resistía ante esta tendencia, registrando importantes aumentos de actividad.
10. En vista de la crisis, algunos países consideraron la posibilidad de invertir las iniciativas en favor de la liberalización, como los acuerdos sobre la libertad del espacio aéreo, y volver a regular la industria del transporte aéreo. Las cuestiones de la responsabilidad de las compañías aéreas como empresas de servicios públicos y la imposición de restricciones a la propiedad extranjera volvían a estar de actualidad. Los esfuerzos de los gobiernos por apoyar a la industria eran diferentes en todo el mundo. La mayoría estudió medidas que permitieran a la industria reducir gastos, promover el turismo y facilitar viajes aéreos internacionales, en lugar de proporcionar subvenciones. También quedó por resolver la cuestión de la reestructuración de la industria en el ámbito nacional o regional; si bien la Unión Europea era partidaria de una consolidación, las empresas europeas deseaban normas europeas unificadas, igualmente deseadas por las compañías aéreas de América Latina. Si bien parecía que hubiera pocos cambios en las estrategias a largo plazo conocidas, las respuestas a corto plazo más frecuentes a la presente crisis consistían en la reducción de gastos de personal mediante la interrupción de la contratación, la no renovación de contratos temporales, las excedencias voluntarias, el trabajo compartido y la reducción y congelación de los sueldos. También se estaba tratando el tema de la seguridad y la protección; por ejemplo, en Estados Unidos se están tomando medidas para contratar personal de seguridad nuevo.
11. Las respuestas frente a los efectos negativos de la crisis sobre el empleo variaron considerablemente entre Norteamérica, donde los puestos de trabajo se suprimieron inmediatamente y las negociaciones se entablaron más tarde, y Europa, donde se habían buscado alternativas basadas en el diálogo social desde el principio. La pérdida de empleos en la industria había afectado de diferente manera a diversas categorías de trabajadores. Las estrategias destinadas a mantener a un personal básico tuvieron un efecto desproporcionado en las mujeres y minorías, a pesar de la existencia de normas formales no discriminatorias. La formación había adquirido mayor importancia, puesto que los trabajadores de la industria aeronáutica eran responsables de que se aplicaran mayores medidas de seguridad. Estaba previsto que los gobiernos ayudaran en relación con el complemento de formación. Se había comprobado que el diálogo social era eficaz para tratar de encontrar una solución a los efectos de la crisis. Los sindicatos esperaban participar plenamente en la toma de decisiones relativas a los programas de reestructuración y se mostraron favorables a un diálogo social en todos los ámbitos, incluidos el regional y el internacional.

Comentarios generales

12. El portavoz del Grupo de los Empleadores presentó una introducción a los principales puntos de debate y recomendaciones que facilitarían los miembros empleadores de los Estados Unidos y Perú, respectivamente. Los efectos de los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 habían afectado ostensiblemente a la industria de la aviación civil, pero muchas compañías aéreas ya estaban débiles por entonces y cabría pensar que habían utilizado estos acontecimientos como pretexto para introducir cambios planeados hacía mucho tiempo.
13. El miembro empleador de Estados Unidos sostuvo que la industria de la aviación civil estaba acusando importantes pérdidas financieras y de otro tipo, citando como ejemplo las líneas aéreas de los Estados Unidos, que habían transportado a cerca de 9 millones de pasajeros durante la semana anterior al 11 de septiembre de 2001, reduciéndose esta cifra a 2 millones posteriormente a esta fecha. Se experimentaron algunas mejoras en las semanas siguientes, pero los enfrentamientos militares menoscabaron más aún el tráfico aéreo. Ante el declive de la demanda, las compañías aéreas podían optar por recortar la capacidad en caso de no prever una recuperación de la pérdida de tráfico, o por recortar los precios para alentar a los pasajeros a volar de nuevo. Las compañías aéreas, ya afectadas por un crecimiento en declive y bajos rendimientos, acusaron entonces una caída precipitada del tráfico. El transporte de pasajeros y de cargamento se redujo aproximadamente en un 15 por ciento, al igual que el rendimiento y la capacidad. Se calculó que las pérdidas totales de la industria aérea en los Estados Unidos ascendían a cerca de 2.000 millones de dólares en 2001. Para poder empezar simplemente a superar la crisis, las empresas transportistas deberían aumentar la ocupación de plazas en aproximadamente un 75 por ciento para lograr un equilibrio. Ya habían recortado 80.300 de sus 567.800 empleos — es decir, al 14 por ciento sus efectivos. La mitad de estas reducciones habían sido voluntarias y el resto obligatorias. Los tiempos difíciles que atravesaba la aviación civil tenían efectos cada vez más amplios sobre el empleo en toda la economía de los Estados Unidos. Era evidente que los ingresos y la rentabilidad de las líneas aéreas por lo general se habían relacionado directamente con el crecimiento del empleo en el decenio de 1990, por lo que no era de extrañar que la estrepitosa caída de los ingresos y la rentabilidad fuera inevitablemente seguida de recortes en el empleo. Otra cuestión importante era el hecho de que las tasas y cuotas americanas extranjeras sobre la aviación civil determinaban claramente el crecimiento y la rentabilidad, inclusive una tasa de aeropuerto equivalente al 7,5 por ciento, al igual que otras tasas y cuotas.
14. El miembro empleador de Perú observó que los efectos de la crisis en Latinoamérica eran considerables — cuando Estados Unidos se resfriaba, Latinoamérica enfermaba de neumonía —, y que, desde el 11 de septiembre, el tráfico de pasajeros y de cargamento se había reducido considerablemente. En Argentina, Brasil y Chile se había previsto un crecimiento en los próximos años, pero la crisis había planteado importantes problemas a Varig, entre otras compañías. Los empleadores del sector de la aviación habían confiado en una pronta respuesta del Gobierno, pero la ayuda que habían recibido era generalmente escasa o inexistente, por lo que se habían enfrentado a costes cada vez mayores debido a la adopción de medidas de seguridad en general. Confiaba en que la Reunión facilitaría a los gobiernos una mayor comprensión de los problemas y que permitiría mejorar la comunicación con los empleadores, al objeto de proporcionar unas políticas públicas mejoradas en este ámbito.
15. El portavoz del Grupo de los Trabajadores expresó su agradecimiento a la OIT por tomar la iniciativa y facilitar los trámites para que pudiera celebrarse este foro tripartito único sobre la industria. Felicitó a los gobiernos por su asistencia, en particular en los casos en que estaban representados por un Ministro o un alto funcionario. Deseaba llevar a cabo un seguimiento de las soluciones a los problemas que afectaban a la industria junto con los empleadores y gobiernos, en el espíritu de un diálogo social fructífero a todos los niveles, a

los fines de hallar soluciones que permitieran impulsar el sector de la aviación civil. Muchos miembros sindicales se encontraban entre las víctimas de los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, y otros habían sido objeto de despido o de contratos de corta duración. Reconocía que los empleadores necesitaran adoptar medidas inmediatas y a corto plazo. Deseaba asegurar una cooperación fructífera entre la OIT y la OACI, y comprendía que era preciso un diálogo para lograr la máxima seguridad y hallar soluciones para que la industria recobrara su estabilidad de antaño.

- 16.** El Grupo de los Trabajadores reconoció que el sector seguía siendo un objetivo para el terrorismo, el peligro de la guerra persistía y se respiraba un clima de terror, lo que no favorecía el diálogo social. Era importante para el futuro mantener los niveles de capacidad, fomentar la formación y reforzar los sistemas de control del tráfico aéreo. En la Reunión deberían considerarse las líneas aéreas, el personal del aeropuerto, la restauración, la seguridad y el personal accesorio. También expresó su preocupación porque la remuneración del personal de seguridad fuera inferior a la percibida por los trabajadores de los establecimientos de comida rápida. Aparentemente, muchas líneas aéreas se habían esforzado por acelerar su reestructuración tras los acontecimientos del 11 de septiembre, pero en estas situaciones el mercado no facilitaba orientaciones prácticas apropiadas para hallar soluciones, en particular en vista de las responsabilidades de la función pública. Era necesario que los trabajadores entablaran un diálogo social responsable con los empleadores y gobiernos, para evitar los peligros inherentes a la reestructuración en una crisis y tratar de recuperar la estabilidad y el diálogo para dar con soluciones generales y consistentes. El diálogo social era mínimo en algunos países, lo que planteaba una serie de cuestiones en torno a la competencia, pero se mostraba optimista de cara al futuro. La Reunión debería hacer lo máximo posible para los trabajadores, pasajeros, empleadores y otros grupos relacionados con la aviación civil, al objeto de abordar las cuestiones relativas a la crisis — esto no sólo beneficiaría a este sector, sino también a otros sectores afectados por la crisis, y revelaría la importancia de la OIT como centro para el debate de cuestiones sociales y laborales.
- 17.** El Sr. Morris (Economista Principal de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)) ofreció una visión de conjunto de la industria con anterioridad y posterioridad a los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, así como algunas constataciones extraídas de encuestas realizadas a clientes de negocios sobre las perspectivas con respecto a los viajes de negocios. Observó que las compañías aéreas habían logrado sólo una rentabilidad insignificante durante los años prósperos, eran objeto de considerables reglamentos, estaban expuestas a crisis externas y tenían que hacer frente a elevados gastos, unidos a una disminución de la demanda. Si bien el tráfico había aumentado a un ritmo constante desde la década de 1970, la mayor parte del tiempo a una tasa que era aproximadamente el doble de la tasa de crecimiento del PNB, el aumento real de los ingresos iba a la zaga, debido a que el porcentaje de pasajeros que pagaban las tarifas plenas de los billetes había disminuido. Los ingresos reales por pasajero y kilómetro estaban disminuyendo drásticamente en la década de 1990, y la diferencia de precios entre la clase de negocios y la clase turista se incrementó en exceso. La aviación civil era mucho menos rentable que la industria de Estados Unidos en general y, en ocasiones, deficitaria. Las compañías aéreas de bajo costo empezaron a afectar a otras compañías aéreas en el tráfico de Norteamérica y Europa.
- 18.** Observó que, para mediados de 2001, ya se estaban manifestando en la industria indicios de problemas de una regresión económica, con niveles de carga inferiores al 10 por ciento, un descenso del número de viajes de negocios, un empeoramiento de los factores de cargas transportadas y rendimiento; la venta de billetes en las agencias de viaje de Alemania, Francia y el Reino Unido descendió claramente durante el segundo cuatrimestre de 2001, después de registrarse un aumento en el primer cuatrimestre. Para finales de agosto de

2001 ya se había alcanzado la cifra de 3.000 millones de dólares de los Estados Unidos de pérdidas netas en la esfera internacional.

- 19.** Señaló que problemas específicos ocasionados por los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre tendieron a reducir los ingresos sustancialmente: las pérdidas económicas debidas a la inmovilización de los aviones, el temor a la inseguridad, los problemas macroeconómicos, las políticas empresariales restrictivas en materia de viajes, el incremento de los gastos en concepto de seguridad y seguros, y la inestabilidad de los tipos de cambio. Todos los destinos se vieron afectados, pero más en particular los viajes transatlánticos, transpacíficos y a Oriente Medio. En general, un número más reducido de pasajeros, que viajaban distancias cortas, pagaba precios más bajos, por lo que los ingresos se redujeron inevitablemente de manera considerable. Con respecto a la comparación establecida con el descenso del tráfico registrado entre 1990 y 1991 debido a la Guerra del Golfo, el orador señaló que, si bien el tráfico se había recuperado en dos años, se habían necesitado otros dos años para volver a lograr rentabilidad, y que las consecuencias de dichas dificultades estaban mucho más localizadas.
- 20.** La encuesta realizada por la IATA sobre las tendencias de los viajes de negocios ofrecía un rayo de esperanza, en parte porque los viajeros de negocios habían aplazado sus viajes, al tiempo que también se habían pospuesto las conferencias y reuniones, de modo que parte de estos viajes se concretizará en un futuro próximo. Los viajeros de negocios estaban menos preocupados por las cuestiones de seguridad en enero de 2002 que en el momento de realizar la última encuesta, en noviembre de 2001, y se mostraban más preocupados por el incremento de los precios. La IATA, basándose en los resultados previstos hasta agosto de 2001 y en la posterior disminución brusca de la capacidad y el tráfico, pronosticó que la pérdida neta sobre los servicios regulares internacionales para 2001 oscilaría entre 7.000 y 11.000 millones de dólares de Estados Unidos. Las previsiones con respecto al tráfico de pasajeros para el período 2001-2005 indicaban una recuperación para finales de 2002 de la mayoría de las rutas, con la excepción de la del Atlántico Norte (la cual no recuperará el terreno perdido hasta 2004). En conclusión, el Sr. Morris anticipó que los efectos a largo plazo consistirían en una recuperación de los viajes en avión de conformidad con el crecimiento del PIB y, probablemente, en una mayor consolidación de la industria, un crecimiento de las compañías aéreas de bajo costo y la vuelta a la capacidad de superávit. La reactivación de las tendencias de los viajes de empresa es un requisito previo absolutamente necesario para que se recupere la industria.
- 21.** Un observador de la Federación Internacional de las Asociaciones de Directores del Tráfico Aéreo estimó que los efectos económicos del 11 de septiembre sobre la economía eran exacerbados por la presión ejercida antes de septiembre para lograr que la aviación civil fuera un servicio meramente impulsado por el mercado, por el cual se haría caso omiso de su función como un elemento esencial en la infraestructura del transporte y en las políticas económicas. Esta función de orden económico de la aviación civil quedaba confirmada en la disposición legal que figura en la ley nacional sobre los trabajadores ferroviarios, por la cual se permite al Presidente que intervenga en los conflictos entre trabajadores de la industria aeronáutica a fin de evitar daños económicos resultantes de una perturbación en la aviación civil. La crisis económica posterior al 11 de septiembre de 2001 debería considerarse una llamada de alerta que indica que los cambios realizados en la industria durante la década anterior habían debilitado aún más a la industria. Esta Reunión debería utilizar la experiencia adquirida con esta crisis como una base para desarrollar una industria más fuerte, cuya mano de obra tenga mayor dedicación y esté más comprometida.
- 22.** El miembro empleador de Ghana observó que las repercusiones de la crisis en las compañías aéreas de Africa, que ya eran más bien débiles, debían examinarse en el contexto de las aportaciones de sus gobiernos a las políticas de ajuste estructural y a los programas para los países pobres muy endeudados. En estas circunstancias, los gobiernos

no podrían hacer frente al incremento de los gastos de seguro y al gasto en concepto de mayores medidas de seguridad. Se podría proporcionar cierta asistencia a las compañías aéreas para este fin, pero era necesario impartir más formación al personal de seguridad, así como ofrecer una remuneración extraordinaria y formación adicional sobre cuestiones de seguridad a los tripulantes. Las compañías aéreas de los países en desarrollo no eran capaces de absorber todos estos gastos, por lo que, si los gobiernos no tenían derecho a ayudar a dichas compañías en esta carga, la seguridad sería un factor ridículo; así pues, había que aflojar los grilletes de la condicionalidad de los préstamos restrictivos para que se pudieran tomar medidas de seguridad.

- 23.** El miembro trabajador de Togo comentó que la cuestión de la seguridad guardaba relación con las condiciones de trabajo, especialmente en los debates celebrados en la sede de las normas internacionales del trabajo. Era necesario respetar en todo el mundo las normas que rigen las condiciones de trabajo, y esto era precisamente lo que no ocurría en África, donde Air France, con la complicidad de las autoridades de vigilancia del transporte, aceptó la asistencia en tierra de mecánicos no cualificados sobre su tipo de aeronave A340. Es preciso evitar que los aeropuertos africanos se conviertan en los eslabones débiles de la cadena de seguridad. No debería haber discriminación alguna en este sentido, dado que el mantenimiento de las normas no cruza fronteras internacionales.
- 24.** La miembro trabajadora de Tailandia, auxiliar de vuelo de Thai Airways International, observó que si bien su compañía no había sufrido grandes consecuencias de orden económico tras los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, había reducido gastos reduciendo el número de auxiliares por vuelo y restringiendo sus estancias en los destinos europeos, a pesar de que los viajes eran más largos debido al no sobrevolar el espacio aéreo por encima de las zonas de guerra. En consecuencia, los auxiliares de vuelo no estaban descansando suficiente, y la oradora mostraba su preocupación por la seguridad y la salud en el trabajo, así como por la seguridad de los pasajeros, ya que a menudo los tripulantes estaban demasiado exhaustos para poner en práctica las medidas de seguridad en caso de emergencia.
- 25.** El representante gubernamental de Kenya dio las gracias a la OIT por haber producido documentos muy claros y precisos para la Reunión. En Kenya, la aviación civil (las compañías aéreas, los aeropuertos, la autoridad en materia de aviación civil y las agencias de viajes) empleaba aproximadamente a 120.000 personas, de las cuales 13.000 trabajaban para Kenya Airways. La Unión de Trabajadores del Transporte y Afines de Kenya representaba a la mayor parte de los asalariados que trabajaban en la industria aeronáutica, a la vez que la Asociación de Pilotos de Kenya representaba a más de 100 pilotos. La industria estaba regulada por el Gobierno, pero las continuas reformas del sector público pretendían restringir su labor y promover la privatización. Los efectos del terrorismo en la aviación preocupaban considerablemente al Gobierno así como al sector privado. Kenya Airways tuvo que hacer frente a un incremento cuantioso de las primas de seguro y, en consecuencia, a unas pérdidas de ingresos considerables como consecuencia inmediata de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos. El Gobierno proporcionó garantías para apoyar a los transportistas de pabellón nacional en sus pagos a los seguros y evitar así el hundimiento de la compañía. Las compañías aéreas y las agencias de viajes europeas también habían pedido la supresión de las tasas para la obtención de visados hasta que se recuperara la industria. Las consecuencias negativas sobre el empleo y los ingresos de los kenianos que viven de la industria del turismo han sido graves. Las nuevas exigencias en materia de seguridad impusieron una pesada carga a los gobiernos, aeropuertos y compañías aéreas. El orador opinó que la Reunión debería reconocer que los asalariados del transporte aéreo consideraban su medio ambiente de trabajo más peligroso que antes, y que podrían negociar salarios más elevados, pero la disminución de sus capacidades dificultaba esta tarea. Era importante lograr, a través del diálogo, una política de seguridad armonizada, que hiciera hincapié en la prevención como

la manera más barata de poner fin a la violencia a bordo de las aeronaves. El Gobierno del orador había tomado medidas tales como imponer disposiciones en materia de inmigración y requisitos de expedición de pasaportes más estrictos, cachear de manera más rigurosa a los pasajeros, verificar el cargamento, los vehículos y el equipaje, llevar a cabo campañas de sensibilización para el público, celebrar reuniones consultivas en materia de seguridad aeroportuaria, examinar medidas de evaluación de amenazas y aumentar las fuerzas y cuerpos de seguridad en los aeropuertos y alrededor de los parques nacionales. El orador apoyó la colaboración internacional en materia de seguridad así como el enfoque de la OACI sobre esta cuestión. Los kenianos comprendieron el fenómeno del 11 de septiembre de 2001 muy rápidamente, debido a la experiencia que vivieron tras el atentado a la Embajada de Estados Unidos en Nairobi, y el orador puso énfasis en la necesidad de que los pasajeros, el personal y las personas en general cooperaran para mejorar las condiciones de seguridad y trabajo en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves. Dichos problemas se podrían superar valorando en mayor medida la vida humana, fomentando el respeto, la convivencia y la tolerancia entre las personas y rechazando todos los tipos de extremismo. Esto podría contribuir a que los trabajadores de la industria de la aviación se sintieran valorados y garantizar una mayor cooperación con el público a la hora de aplicar medidas de seguridad.

- 26.** Un observador de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) felicitó a la OIT por celebrar un foro sobre la aviación civil, el cual, por supuesto, estaba previsto mucho antes del 11 de septiembre de 2001, desde 1991, cuando se celebró por última vez una reunión sobre esta cuestión. Si se podía extraer algo positivo de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, es el interés renovado del público por los asuntos relacionados con la aviación civil, como demuestra el elevado grado de participación en la Reunión. El orador esperaba que la Reunión proporcionaría recomendaciones prácticas para el Consejo de Administración de la OIT, así como para otras organizaciones internacionales y regionales que participaban en la toma de decisiones relativas a la industria, tales como la OACI, la Organización Mundial del Comercio (OMC), el FMI y el Banco Mundial. Confiaba en que todos estos órganos tendrían en cuenta adecuadamente las opiniones de la OIT. Consideró que la Reunión era un modelo para el futuro de las actividades sectoriales de la OIT, concienciando mejor a los trabajadores de la importancia del enfoque sectorial de la OIT. No se manifestó contrario a que los trabajadores de la aviación tuvieran beneficios, pero quería que se distribuyera una proporción equitativa de éstos entre los trabajadores.
- 27.** El Presidente, el representante gubernamental de Canadá, el portavoz del Grupo de los Trabajadores y el portavoz del Grupo de los Empleadores hablaron cada uno sobre la recalificación de determinados grupos de trabajo y la posible reordenación de los puntos del orden del día que requieren discusión en las próximas sesiones de la Reunión. Más adelante, lograron un consenso al respecto.
- 28.** El representante gubernamental de Alemania expresó su agradecimiento a la OIT por la oportunidad brindada para discutir las consecuencias sociales del 11 de septiembre en la aviación civil. Los diversos efectos estaban interrelacionados, y en algunos casos podrían provocar un efecto dominó. Había indicios de que se hubiera producido un aumento de la demanda del transporte aéreo y una disminución de la tensión internacional, pero era evidente que la crisis del sector era anterior al 11 de septiembre y que estaba relacionada con la situación económica mundial. Era necesario examinar posibles soluciones que pudieran proporcionar beneficios duraderos — en su mayor parte, debería tratarse de iniciativas del sector privado. Su Gobierno se oponía a la prestación de subvenciones a las líneas aéreas, ya que conduciría a una competencia injusta y distorsionada que tampoco se permitía en la Unión Europea. La relación de la aviación civil y el Estado se examinaría en una conferencia mundial de la OACI, que se celebraría en 2003. Las medidas sociales necesarias para abordar los problemas del sector deben hallarse a través del diálogo social — podrían incluir una combinación de las iniciativas siguientes: garantizar la inexistencia

de despidos obligatorios, el examen de la jubilación anticipada, la introducción de una semana laboral de cuatro días, la congelación del aumento de los salarios para el personal de tierra y a bordo, etc. —, pero fundamentalmente era necesario que continuara el diálogo social. La OIT desempeñaba un papel muy importante al facilitar una plataforma apropiada para un debate fructífero que perfilara el futuro. En Alemania, el diálogo había conducido a un útil intercambio de experiencias y de mejores prácticas. Era importante señalar la labor desempeñada por la OACI, la Unión Europea y otras instituciones al discutir la cuestión de la seguridad general y operacional, el marco normativo y los aspectos de la competencia, y evitar que la OIT realizara actividades que duplicaran las desplegadas por las otras instituciones.

- 29.** La representante gubernamental de Venezuela reiteró que su Gobierno denunciaba todo acto de interferencia ilícita contra la aviación civil internacional, y que condenaba firme y expresamente los actos terroristas del 11 de septiembre. Solicitaba realizar un análisis fructífero de la crisis, seguido de un debate de orientaciones factibles y útiles para abordar los problemas a corto, medio y largo plazo. Dicho debate no sólo debería abarcar el transporte aéreo, sino también el sector del turismo y los usuarios. La delegación de Venezuela en la Asamblea General de la OACI en 2001 expresó su apoyo a todas las iniciativas adoptadas para evitar que se cometieran actos similares en el futuro. La OACI debería ser la organización que asumiera la coordinación de esta iniciativa, dada su experiencia y competencia en este ámbito. En la Cumbre de los Jefes de Estado y de Gobierno Iberoamericana, celebrada en noviembre de 2001, se redactó un documento que incluía un párrafo sobre la grave crisis que afectaba a la industria de la aviación a consecuencia de los ataques producidos el 11 de septiembre, reafirmando el papel fundamental que desempeñaba el sector en el desarrollo económico. Las líneas aéreas latinoamericanas estaban operando en circunstancias muy difíciles, sin recibir subvenciones (a diferencia de ciertas líneas aéreas de América del Norte y otras líneas de países industrializados), a pesar de los gastos suplementarios en seguridad. Esta competencia injusta podría conducir a algunos países a introducir medidas proteccionistas, y consideraba que esta cuestión debería discutirse en la reunión al objeto de adoptar medidas viables que fomentaran la competencia equitativa y evitar perjudicar en mayor medida a las industrias del transporte aéreo de los países en desarrollo y a las actividades relacionadas.
- 30.** El representante gubernamental de Egipto expresó su agradecimiento a los oradores anteriores, en particular a los interlocutores africanos, por sus observaciones. Observó que la industria de la aviación civil estaba estrechamente vinculada con el desarrollo de la economía en general, especialmente en economías dependientes del turismo como la de su país. Las consecuencias de los acontecimientos del 11 de septiembre eran particularmente nefastas para estos países. Estimó que debían considerarse las importantes declaraciones prestadas por los empleadores y los trabajadores, pero también era importante tener en cuenta los intereses de los gobiernos afectados por la crisis al elaborar las recomendaciones.
- 31.** La representante gubernamental de Austria comentó que la documentación de referencia para la reunión era idónea, actualizada y precisa — pero quizá excesivamente centrada en los países de la Unión Europea al referirse a Europa en general. Las líneas aéreas de Austria estaban profundamente afectadas y el déficit de Austrian Airlines ascendía a 150 millones de euros. Al objeto de abordar estas dificultades, el Grupo Austrian Airlines presentaba un amplio programa que preveía medidas estratégicas a corto plazo, inclusive la fusión de cuatro compañías a los efectos de la planificación, la adaptación de programas y la reestructuración (incluidas algunas reducciones). Su Gobierno consideraba esencial que los consumidores confiaran nuevamente en las líneas aéreas, en particular adoptando las medidas de seguridad apropiadas. Se esperaba una recuperación de la demanda a mediados de 2002, y que las medidas que debían adoptarse serían similares a las especificadas por el

representante gubernamental de Alemania. La solución al problema no radicaba en la subvención de las líneas aéreas, por lo que correspondía a la economía de mercado hacer frente a la situación, y debían hallarse soluciones a través del diálogo social.

- 32.** El representante de la OACI se refirió a declaraciones anteriores sobre la cooperación entre organizaciones internacionales como la OACI y la OIT para hacer frente a la crisis que se registraba en la industria de la aviación, en especial en lo que se refiere a las cuestiones de seguridad y protección.
- 33.** En su 33.^{er} período de sesiones (25 de septiembre – 5 de octubre de 2001), la Asamblea de la OACI adoptó una resolución en la que condenaba enérgicamente los actos de terrorismo del 11 de septiembre e instó a todos los Estados contratantes a que fortalecieran su cooperación para contribuir a investigar dichos actos y detener y perseguir a los responsables de los mismos. Pedía a la OACI que revisara los instrumentos jurídicos y las normas y métodos recomendados existentes relativos a la seguridad de la aviación; considerara la oportunidad de establecer un programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, y consignara de recursos para la adopción de medidas urgentes en la materia. La resolución instaba a los Estados contratantes a cumplir plenamente los convenios multilaterales sobre seguridad aérea, así como las normas y métodos recomendados de la OACI, y adoptar medidas adicionales en sus respectivos territorios. Se había previsto convocar en Montreal, en 2002, una conferencia ministerial de alto nivel para considerar las cuestiones mencionadas en la resolución con miras a restablecer la confianza en la industria y contribuir a su recuperación. El grupo de trabajo de la Comisión de la OACI sobre Protección Contra los Actos de Interferencia Ilícita y la Seguridad de la Aviación se había reunido ya para principiar la elaboración de un plan de acción de la OACI encaminado a fortalecer la seguridad de la aviación.
- 34.** Señaló que la Asamblea también había reafirmado la necesidad de garantizar la integridad de los pasaportes y demás documentos de viaje. Se instaba a los Estados contratantes a producir documentos de viaje informatizados de conformidad con las especificaciones de la OACI. Se pedía a los aeropuertos internacionales que adoptaran a la mayor brevedad sistemas informatizados de lectura de los documentos de viaje. La Asamblea tomó nota de las medidas adoptadas por los gobiernos para indemnizar a sus transportistas para reasegurarse a raíz de la pérdida de su seguro de transporte aéreo contra riesgos de guerra después del 11 de septiembre, ya que ello tergiversaba su capacidad competitiva. Una resolución instaba a los Estados contratantes a colaborar con miras a la elaboración de un mejor enfoque para ayudar a las compañías aéreas en materia de seguros. Se consideraba la cuestión de mejorar la seguridad en relación con la liberalización económica, habida cuenta del carácter específico del transporte aéreo y de la voluntad de los gobiernos de prestar asistencia a las compañías aéreas para que continúen sus actividades. Estas cuestiones también se considerarían en una conferencia mundial sobre el transporte aéreo (24-29 de marzo de 2003), así como la revisión de las directivas existentes sobre las operaciones en tierra. Mencionó asimismo un proyecto de memorando de entendimiento entre la OACI y la OMC para definir mejor sus funciones jurisdiccionales respectivas, así como la nueva oportunidad de una cooperación más estrecha entre la OACI y la OIT.
- 35.** El representante de la Asociación Internacional de Consejos de Aeropuertos (ACI) recordó que su organización se había creado hacía diez años para que los aeropuertos pudieran defender una posición común en la OACI. La ACI contaba con 1.400 miembros que ocupaban a más de 4 millones de trabajadores. Algunos aeropuertos grandes ocupaban hasta 50.000 trabajadores en un solo lugar. Un documento con estadísticas importantes de una encuesta realizada con los miembros de dicha asociación se había puesto a disposición de los participantes. Centrándose en las conclusiones del mismo indicó que si bien a principios de 2001 el cometido principal de los aeropuertos consistía en aumentar su capacidad, su tarea más importante ahora era restablecer la confianza de los viajeros y recuperar el tráfico en colaboración con IATA, IFALPA, INTERPOL y otros. La mayor

parte de los aeropuertos llevaban a cabo programas drásticos de reducción de costos y un 15 por ciento de ellos habían reducido sus efectivos de personal. Los aeropuertos representaban una infraestructura que se había construido a lo largo de muchos años y habían contraído importantes obligaciones en materia de servicio de la deuda. Como sus beneficios globales sólo habían representado un 2 por ciento de sus ingresos brutos en 2000, muchos miembros de la ACI se encontraban ahora en una situación de déficit. Los gastos fijos de explotación de los aeropuertos eran elevados y les resultaba imposible reducir su capacidad como podían hacerlo las compañías aéreas. Pero los ingresos de los aeropuertos dependían del volumen de usuarios. Las dos fuentes de ingresos de los aeropuertos, a saber, los ingresos aeronáuticos y los ingresos no aeronáuticos, se habían reducido drásticamente en los últimos meses como consecuencia de la quiebra de varios transportistas importantes y de la aversión del público por los viajes aéreos. Los ingresos de los aeropuertos por concepto de transporte de carga también habían disminuido drásticamente incluso antes del 11 de septiembre. Pese a ello, los miembros de la ACI se esforzaban por no aumentar sus tarifas e incluso las reducían para que las compañías aéreas pudieran seguir funcionando hasta que el tráfico se recuperara. Los ingresos no aeronáuticos representaban un 52 por ciento de los ingresos de los aeropuertos. Cuando las tiendas y los servicios de comida y bebida estaban situados fuera de las zonas de seguridad (como en los Estados Unidos), las nuevas medidas de seguridad reducían gravemente los ingresos de los aeropuertos. Esto mismo era aplicable al cierre de las zonas de aparcamiento, que generaban anteriormente hasta un 19 por ciento de los ingresos de los aeropuertos en los Estados Unidos en que nuevos reglamentos prohibían el aparcamiento a proximidad de las terminales. También habían disminuido los ingresos de las empresas de alquiler de automóviles y una de las más importantes se veía amenazada por una fusión o una quiebra. El costo de los empréstitos había aumentado para los aeropuertos como consecuencia del descenso reciente de 70 aeropuertos estadounidenses en el índice Moody de solvencia crediticia de los Estados Unidos. Se habían reducido los recursos para inversiones. Se habían suspendido inversiones por un valor estimado de 16.000 millones en los solos Estados Unidos, con importantes efectos negativos para muchas industrias proveedoras. A juicio de la ACI, la protección del público contra el terrorismo incumbía a los gobiernos. Pero resultaba evidente que los aeropuertos habían de sufragar gran parte de los gastos de dicha protección que podían ser muy elevados. Por ejemplo, las medidas de seguridad post-Lockerbie habían costado al aeropuerto de Heathrow en 1988 una cantidad de hasta 300 millones de dólares. La colaboración actual en la mejora de la seguridad podía contribuir a restablecer la confianza del usuario en los viajes aéreos.

- 36.** El representante de la Comisión Europea se refirió a la posición adoptada por la Unión Europea. Esta última estimaba que la aviación civil debería considerarse de la misma manera que cualquier otro sector dentro de un marco competitivo, teniendo debidamente en cuenta sus rasgos específicos. La política adoptada por la Unión Europea desde principios del decenio de 1990 consistía en permitir que los Estados miembros reestructuraran sus compañías aéreas con una ayuda del Estado que sólo podía concederse una vez. La UE no había modificado esta política después del 11 de septiembre. Para compensar las pérdidas, las instituciones europeas habían adoptado medidas centradas especialmente en el restablecimiento de la confianza. También se había iniciado un diálogo social con la participación de los interlocutores sociales.
- 37.** Un delegado empleador de Francia presentó aclaraciones sobre la declaración anterior de un delegado de los trabajadores relativa a los fallos en la seguridad de Air France en Togo. Una encuesta minuciosa había demostrado que tales fallos no existían.
- 38.** El representante de la IFATCA recalcó la obligación de los gobiernos de ofrecer una infraestructura a la aviación de la misma manera que se construían carreteras para el transporte por carretera o vías fluviales para atender las necesidades de transporte de los ciudadanos. El costo de las medidas de seguridad y protección no fluctuaba con la

demanda final de servicios y permanecía fijo. Al transferir estos gastos a los usuarios comerciales los gobiernos habían empeorado la situación y las empresas se veían obligadas a reducir sus gastos de mano de obra. Cuando los gobiernos abandonaban su obligación de hacerse cargo de la infraestructura, las restricciones convenidas a nivel internacional impedían que éstos prestaran asistencia a las empresas. El sistema de responsabilidad privada actualmente en vigor creaba por consiguiente un efecto de reacción en cadena en el momento en que disminuían los ingresos de una compañía aérea. Debería tenerse presente que los ataques terroristas no tenían por objeto perjudicar a las diversas compañías aéreas sino a una nación.

- 39.** El representante del Gobierno de Camerún recalcó la importancia de los sistemas de seguridad general y operacional de la aviación para el desarrollo. Los sucesos del 11 de septiembre habían empeorado el perfil de riesgo de la aviación civil en Africa. También había retrasado la puesta en marcha en Africa de la iniciativa del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, a saber, el Programa de Seguridad en el Cielo de Africa (Safe Sky for Africa Programme), encaminada a subsanar las deficiencias en la reglamentación universal de la seguridad, la seguridad en los aeropuertos y la seguridad en los servicios de navegación. Los ocho países siguientes eran partes en el programa: Angola, Cabo Verde, Camerún, Côte d'Ivoire, Kenya, Malí, República Unida de Tanzania, y Zimbabwe. Se había promulgado una nueva ley en Camerún con respecto a la interferencia ilícita en la aviación civil, y la Aviación Civil de Camerún había acelerado la inversión en instalaciones de seguridad en la aviación y en programas de formación relacionados. Sin embargo, los gastos que entrañaba satisfacer las condiciones en materia de seguridad tras los acontecimientos del 11 de septiembre suponían un desafío para los países africanos. Todavía no se habían manifestado directamente todos los efectos de los sucesos del 11 de septiembre en las compañías aéreas africanas, ya que siempre existía un desfase entre los sucesos internacionales y sus efectos en Africa. Al estudiar los efectos, la quiebra de Air Afrique era muy indicativa. Sin embargo, convenía tener presente que en la mayor parte de los países africanos no existían regímenes de seguridad social, tales como las prestaciones de desempleo y que cada empleo directo perdido significaba la pérdida de ingresos de tres a cinco familias dependientes. Esta falta de redes de seguridad social dificultaba la reestructuración de las líneas aéreas en los países en desarrollo. Por consiguiente, los sucesos del 11 de septiembre requerían un mayor grado de cooperación regional e internacional para financiar la seguridad y la protección de la aviación civil.
- 40.** Un delegado trabajador de Australia advirtió sobre el llamamiento de la IATA para estimular la demanda de servicios aéreos, reduciendo las tarifas aéreas. Se observó que la experiencia de Australia había supuesto que alguien pagaba en último término las tarifas aéreas de bajo costo y la competencia en un sector como el de la aviación civil, donde los costos fijos son elevados. La experiencia australiana demuestra que los trabajadores de la aviación civil asumían en último término los costos de los recortes irrealistas de las tarifas aéreas. En Australia, el número de compañías aéreas había disminuido considerablemente en 2001; existían antes diez compañías aéreas regionales principales; seis habían sobrevivido el régimen de administración. Había habido cuatro compañías aéreas principales, de las cuales tres aún sobrevivían y una se encontraba en régimen de administración. Aunque el mercado interno hubiera aumentado en 5 por ciento en 2001, una lucha encarnizada de precios había conducido al descenso de varias compañías, como consecuencia de los costos fijos elevados en tal industria. A raíz de la quiebra de Ansett, la segunda empresa de transportes internos más importante de Australia, 16.000 trabajadores perdieron inmediatamente su empleo, al igual que sus derechos a pensión y una caja de pensiones insuficientes. Se estima que también se perdieron unos 35.000 empleos en empresas conexas. Por otra parte los 2,5 millones de acreedores de Ansett perdieron sus activos, incluidos sus clientes habituales.
- 41.** El representante del Gobierno de España facilitó información sobre la industria de la aviación en su país después de los sucesos del 11 de septiembre. España, que ocupa en este

primer semestre del año 2002 la presidencia de la Unión Europea, apoya plenamente la posición adoptada en materia de ayudas al sector por la Comisión Europea. La liberalización del sector aéreo europeo, iniciada en 1993, ha dado resultados satisfactorios. El Gobierno español no ha ofrecido ayudas directas al sector, sino tan sólo algún tipo de indemnización por los días de paralización del tráfico con Norteamérica después del 11 de septiembre y el incremento de los gastos de seguro. Iberia, la más importante compañía aérea española, concluyó su proceso de privatización en el pasado año. Después del 11 de septiembre sufrió un descenso inicial de las reservas de más del 30 por ciento, habiéndose recuperado progresivamente desde entonces. En la actualidad el número de pasajeros transportados, con respecto al mismo período del año anterior, ha descendido entre un 10 y un 15 por ciento. Iberia ha procedido recientemente a una reducción del 10 por ciento de su programa comercial, con disminución de las frecuencias en todos sus destinos nacionales e internacionales y ha cancelado contratos de alquiler de aviones con tripulación, lo que representa una reducción de 28.000 horas de vuelo anuales. Por otra parte, ha suspendido la incorporación prevista de 19 nuevos aviones y ha adelantado la retirada de alguna flota de aviones, lo que ha significado la reducción de 35.000 horas de vuelo anuales. Por estas razones Iberia inició negociaciones con su personal para reducir su plantilla en 2.515 trabajadores, es decir, alrededor del 9 por ciento de sus empleados. La legislación española, que concede gran importancia al diálogo social, establece la obligación de iniciar un período de negociación con los representantes de los trabajadores de 30 días de duración. Al término de las negociaciones, la compañía ha alcanzado acuerdos con todos los grupos de trabajadores, con la única excepción de los pilotos. El plan social, que se aplicará a lo largo de todo el año 2002, se basa en medidas voluntarias, de libre aceptación por los trabajadores; y comprende indemnizaciones superiores a las legales para las bajas voluntarias, jubilaciones anticipadas y licencias sin remuneración de uno a dos años. El personal de tierra será el más afectado por las reducciones de plantilla. La compañía Air Europa ha procedido recientemente a significativas reducciones de efectivos. En el sector manufacturero, la compañía Airbus España (parte del holding Airbus) negocia en la actualidad con sus trabajadores unas suspensiones de empleo durante 40 días hábiles en el año 2002 que afectarían a unos 1.800 trabajadores.

42. Un delegado de la ITF hizo un llamamiento a los empleadores para que consideraran a los empleados sus socios en el desarrollo de sus compañías, tal y como hizo South-West Airlines en los Estados Unidos. Los empleadores, basándose en una filosofía empresarial por la que los trabajadores estaban considerados miembros del equipo de dirección, no aplicaron política de despido alguna, y así fortalecieron el sentido de responsabilidad de los trabajadores por el bienestar de la compañía. South-West Airlines también incentivó la sindicación para lograr aplicar su filosofía. El éxito de la compañía durante el período de crisis se debió más a un resultado de dicha filosofía que a su poder financiero.
43. El representante gubernamental de Francia dio las gracias a la Oficina Internacional del Trabajo por haber emprendido la iniciativa de organizar esta Reunión, así como por la calidad del informe preliminar. En su país, el tráfico en el sector de la aviación había registrado una disminución del 7,4 por ciento en septiembre, y del 15,3 por ciento en octubre, con relación al mismo período el año anterior. Las reducciones de tráfico más importantes se produjeron en los vuelos transatlánticos (32,1 por ciento), Oriente Medio (28 por ciento) y Japón (23 por ciento) dos meses después del 11 de septiembre, en comparación con el año anterior.
44. La crisis ha afectado a Air France de igual modo que a las principales compañías mundiales. La situación mejoró a continuación en diciembre, al registrarse solamente una reducción de actividad del 7 por ciento, con relación a diciembre de 2000. En cambio, no se ha recuperado la actividad de las compañías de vuelos chárter a destinos de Oriente Medio, Magreb y Turquía. El tráfico nacional también está disminuyendo debido a la competencia de los trenes de alta velocidad. Las compañías aéreas han reducido sus

capacidades y la frecuencia de los vuelos, ha cesado la actividad de líneas no rentables y congelado la contratación, y han repatriado a las personas hasta ahora empleadas en régimen de subcontratación. Cerca de un millar de contratos de duración determinada no se han renovado. En septiembre de 2001, los aeropuertos de París, Charles de Gaulle y Orly, registraron una reducción del tráfico del 10 por ciento y del 17 por ciento el mes de octubre. Algunas compañías se han sometido a un arreglo judicial. Las compañías han recurrido al desempleo parcial y se han suprimido cientos de empleos. También se han visto igualmente afectados el sector de la construcción aeronáutica y sus empresas en régimen de subcontratación, así como el sector del turismo.

45. El Gobierno francés ha adoptado medidas para ayudar a las compañías aéreas y a sus trabajadores a respetar las normas comunitarias y las decisiones del Consejo Europeo de Ministros de Transporte. El Gobierno ha compensado la pérdida de actividad como consecuencias del cierre del espacio aéreo americano, así como su reducción debida al aumento de los gastos de seguros. Con respecto a los trabajadores afectados por la crisis, el Gobierno francés, en asociación con los empleadores, se esfuerza por mantener los empleos y la competencia profesional del personal de la aviación civil. Alienta a que se reduzca la duración del trabajo y contribuye a la indemnización de la pérdida de remuneración de los trabajadores parcialmente desempleados.
46. La clave de la recuperación en el sector de la aviación civil reside en la necesidad de recuperar la confianza de los pasajeros. El Gobierno francés ya ha adoptado medidas reglamentarias y técnicas encaminadas a mejorar la seguridad en los aeropuertos y a impartir más formación a todas las personas interesadas. Francia ha apoyado activamente la creación, de conformidad con una decisión de la OACI en octubre de 2001, de un fondo internacional para la seguridad aérea destinado a apoyar las actividades desplegadas en los países en desarrollo en este ámbito.
47. La aviación civil tiene una base financiera muy frágil. Atraviesa ciclos económicos muy cortos, de 6 a 8 años. Conviene señalar mecanismos de regulación que permitan a este sector absorber los efectos de las variaciones de los ciclos económicos y minimizar las consecuencias negativas en el empleo y las condiciones de trabajo de los trabajadores.
48. El representante gubernamental de la Federación de Rusia declaró que su país siempre había hecho hincapié en los aspectos de la aviación civil relacionados con la seguridad. Acogió con agrado que la comunidad internacional quisiera prestar mayor atención a la lucha contra el terrorismo y a la mejora de la seguridad de la aviación civil, cuya compleja cuestión debía resolverse mediante la colaboración de los gobiernos y la sociedad en su conjunto. Inmediatamente después de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, la Federación de Rusia tomó una decisión que implicaba apoyar a la industria aeronáutica contra el incremento de las primas de seguros y los riesgos de guerra: el Gobierno asignó 30.000 millones de rublos a este fin. Respaldó a la OACI y a la OIT en su tarea de resolver problemas relacionados con la seguridad y las repercusiones de los acontecimientos del 11 de septiembre. El orador hizo referencia a la reunión de alto nivel de la OACI (19-20 de febrero de 2002, Montreal) y a la propuesta de que se presentaran a la OACI las recomendaciones de la presente Reunión. Había recibido datos globales que demostraban que las repercusiones del 11 de septiembre sobre la industria de la aviación civil de Rusia habían sido bastante reducidas, manteniéndose una media de crecimiento medio anual del 5 por ciento. Después del 11 de septiembre, los pasajeros rusos volaban con tanta frecuencia como antes, por motivos de trabajo o de vacaciones. El Gobierno siempre había puesto mucho énfasis en la seguridad de las compañías aéreas en todos los aeropuertos; el número total de trabajadores que constituye el personal de seguridad en materia de aviación es de 12.000 personas. El orador observó que no existía diferencia alguna entre el mantenimiento de la seguridad aeronáutica en el ámbito nacional e internacional; ambos eran igualmente estrictos, así había sido en el pasado.

-
- 49.** El representante gubernamental de los Estados Unidos se mostró de acuerdo con los comentarios realizados por el representante de la Federación Internacional de las Asociaciones de Directores del Tráfico Aéreo, el cual subrayó la importancia de la responsabilidad de los gobiernos de garantizar la seguridad de la aviación. El orador añadió que el Congreso de los Estados Unidos y el Presidente Bush habían aprobado la ley sobre seguridad en la aviación y el transporte en noviembre de 2001. Esta ley estipulaba, por primera vez, que el Gobierno Federal sería responsable de la seguridad en todos los medios de transporte de los Estados Unidos. Establecía una serie de requisitos fundamentales para garantizar un sistema de transporte más seguro. Esta ley había entrado en vigor el 18 de enero con respecto al requisito de someter a rayos X todo el equipaje facturado en los más de 400 aeropuertos del país. Otras obligaciones que figuraban en la ley entrarían en vigor más adelante en 2002.
- 50.** Observó que, si bien el Congreso de los Estados Unidos reconocía la importancia fundamental de la seguridad en la nueva legislación, con esta ley pretendía claramente ayudar a que la industria recuperara su función como un motor económico sólido para el crecimiento y la creación de empleo. El Gobierno no sólo estaba imponiendo el cumplimiento de una nueva ley federal y aplicando un sistema de selección de una mano de obra compuesta de entre 25.000 y 30.000 empleados, sino que esta medida también impulsaba un fuerte crecimiento del sector privado en el marco de las industrias de los viajes, la fabricación de aeronaves y la aviación. Para ayudar a las personas que resultaron muy afectadas por los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, el Departamento de Transporte estaba dando un trato preferente a los trabajadores de la aviación que habían sido despedidos para que pasaran a ocupar puestos vitales en dichas industrias tanto en el sector privado como en el público.
- 51.** El orador acogió con agrado que la OIT estuviera trabajando en estrecha colaboración con la OACI, que era una de las recomendaciones extraídas de la Reunión de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001, celebrada en la OIT en octubre de 2001.
- 52.** El representante gubernamental de la República Dominicana quiso tratar la cuestión de las repercusiones de los acontecimientos del 11 de septiembre en el turismo. En la República Dominicana, las repercusiones eran tangibles; a finales de 2001 la afluencia de turistas había descendido en un 6,7 por ciento (el número de turistas había descendido de 2,4 millones a 2,2 millones). No obstante, las estadísticas en materia de turismo para el período de enero a agosto de 2001 ya daban signos de un estancamiento, en comparación con 2000. Entre enero y agosto de 2000, si bien la República Dominicana recibió 1.743.500 turistas, durante los ocho primeros meses de 2001, la cifra había descendido a 1.734.600, lo cual representaba un descenso del 0,5 por ciento. Los ingresos en concepto de turismo disminuyeron, y esto desembocó a una reducción de la balanza de pagos de 22 millones de dólares de los Estados Unidos (el 1 por ciento). A diferencia de otros países caribeños de habla inglesa, el país siguió recibiendo una mayoría de turistas europeos; el porcentaje de turistas estadounidenses representa menos del 35 por ciento del total de visitantes. El brusco descenso del número de turistas estadounidenses tuvo repercusiones en los países caribeños de habla inglesa, tal y como quedó subrayado en el documento preparado para la Reunión de la OIT celebrada en octubre de 2001. El estancamiento de la República Dominicana contrastaba con el rápido crecimiento que se vivió durante los últimos 15 años. Hubo una regresión a finales de 2001 del 7 por ciento, pero la crisis se extendía a largo plazo, y sólo se podría resolver por medio de un diálogo social que tuviera en cuenta todo el sector turístico.
- 53.** Consideró que, tal como demostraron el Consejo de Turismo y la Organización Mundial de Turismo, y como confirmó la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas, era imposible pensar en el turismo sin incluir el transporte aéreo en el análisis. El 80 por ciento

de los turistas viajaban en avión a sus destinos turísticos. Al hacer frente al desafío a corto plazo surgido tras los ataques terroristas, el diálogo social debía considerar las prácticas anticompetitivas llevadas a cabo por los tour operadores y líneas aéreas, que actualmente ya estaban menoscabando la capacidad del turismo de promover el desarrollo sostenible de los destinos turísticos. Como había señalado el día anterior el representante de la IATA, «el reto a corto plazo es conciliar los intereses de los viajeros con los costos cada vez mayores en medidas de seguridad», pero el reto a largo plazo es una competencia equitativa, a nivel nacional e internacional. El análisis de las estadísticas de la República Dominicana ilustraba las observaciones de la Organización Mundial de Turismo para los países de América del Sur y Central y los países menos desarrollados del mundo. La tendencia revelaba que cada turista aportaba cada vez menos ingresos al lugar de destino, debido al control de los tour operadores en toda la cadena de turismo. Estas cadenas abarcaban desde la agencia de viajes hasta los transportes locales en el lugar de destino, así como el transporte aéreo y los vuelos chárter. Debería seguir el diálogo social en la OIT y en todos los países, para considerar las medidas que deberían adoptarse a nivel nacional al objeto de evitar el monopolio de algunas líneas sobre la afluencia de turistas a los destinos, que seguía fortaleciendo el dominio de los tour operadores. Era importante evaluar el modo en que los órganos reguladores podrían ayudar a operadores más eficientes a ofrecer precios más justos. Los países sólo podrían reactivar el transporte aéreo a través de vuelos regulares, lo que podría beneficiar considerablemente los sectores del turismo y la aviación. Esto mejoraría el turismo porque la disponibilidad de sitios en vuelos regulares representaría una reducción de la capacidad de negociación de los tour operadores con los hoteles y en los destinos turísticos, y permitiría a los hoteles aumentar sus ingresos, mejorar su capacidad de cumplir las normas ambientales y ofrecer aumentos salariales razonables. Al considerar las medidas que podrían adoptarse a nivel nacional para combatir la posición dominante, alentando a nuevos competidores, también había una dimensión internacional importante. La Organización Mundial de Turismo, junto con Bolivia, Honduras, Venezuela, El Salvador, Nicaragua, Kenya y otros países, se proponía introducir nuevas disciplinas multilaterales para combatir los efectos de las prácticas anticompetitivas llevadas a cabo por las líneas aéreas y los tour operadores. Se acogió con beneplácito la cooperación ya existente entre la OIT y la OACI. Toda la comunidad internacional debería colaborar para hallar soluciones políticamente viables para los países en desarrollo.

- 54.** Un representante de la Oficina Internacional del Trabajo leyó en voz alta una declaración del representante de la Asociación Internacional de Hoteles y Restaurantes (AIHR), que no pudo asistir a la reunión. La declaración expresaba preocupación por el futuro del sector hotelero tras los acontecimientos del 11 de septiembre y en comparación con la aviación civil. La AIHR señaló la atención sobre los puntos siguientes: partes del sector hotelero que dependían notablemente del comercio internacional y del turismo estaban registrando una reducción del 20 al 30 por ciento en las pernoctaciones, en comparación con el mismo periodo de tiempo el año anterior — y una pérdida de ingresos correspondiente. Las reservas anticipadas para este sector no parecían haber mejorado, ya que seguían efectuándose reservas de forma esporádica y a última hora. El sector hotelero era precisamente el que ofrecía proporcionalmente el mayor número de trabajos — representaba por sí mismo más del 50 por ciento de todo el empleo en el sector del turismo. Desde el 11 de septiembre, el sector hotelero había recurrido a una serie de programas para evitar el despido de empleados (programas de despido voluntario, contratos de corta duración no renovables, licencia obligatoria para ausentarse del trabajo, etc.), pero se vería obligado a los despidos en el futuro y al recorte de efectivos. Por consiguiente, la AIHR instaba enérgicamente a la Reunión a que se comprometiera verdaderamente a apoyar el sector turístico y hotelero a través de medidas prácticas y eficaces que ayudaran a mantener el empleo.
- 55.** Un observador de la Federación Internacional de Mujeres de Negocios y Profesionales y la Federación Internacional de Mujeres Universitarias felicitaron a la OIT por esta oportuna Reunión. Las repercusiones del 11 de septiembre en la aviación civil también afectaban a

los trabajadores de muchos otros sectores, especialmente a las mujeres empleadas en los servicios de restauración y limpieza, a las agencias de viajes, al turismo y al sector hotelero y de negocios en general. Muchos de estos servicios se consideraban indispensables y era probable que se produjeran pérdidas de puestos de trabajo en sectores dominados por las mujeres susceptibles de una reducción oportunista, insuficientemente abarcados por los sindicatos y a menudo dominados por el trabajo intermitente, temporal y contractual. Felicitó a la OIT por los esfuerzos desplegados para obtener informaciones desglosadas por género, pero este tipo de información sólo fue proporcionada por Estados Unidos. La IATA no había recopilado estas informaciones, por lo que instó a los gobiernos, empleadores y sindicatos pertinentes a que prestaran atención a esta cuestión. Tales datos serían inestimables al evaluar las condiciones para la protección social y las redes de seguridad para las mujeres trabajadoras en épocas de crisis similares.

- 56.** El representante gubernamental de China esperaba con impaciencia una discusión en profundidad sobre los acontecimientos del 11 de septiembre y sus efectos en todo el mundo. Las repercusiones en China eran graves y profundas, y podrían ilustrarse en tres puntos. En primer lugar, los efectos se acusaron en el mercado turístico internacional, al experimentarse una reducción del número de pasajeros, y la caída del comercio exterior y el transporte de cargamento. En segundo lugar, la aviación civil se había enfrentado a incrementos pronunciados de gastos de seguro. En tercer lugar, los efectos sobre la seguridad aeronáutica constituía un desafío importante. Como respuesta, la industria de la aviación civil en China había obtenido el apoyo estatal para reforzar y mejorar la seguridad a bordo de las aeronaves, instalando más equipo de seguridad y aumentando el número de personal de seguridad a bordo, y facilitando a las compañías aéreas garantías para los gastos de seguro. En vista de las graves consecuencias de la crisis, las discusiones estaban siendo esclarecedoras y de gran utilidad para hallar medidas efectivas encaminadas a resolver las dificultades que experimentaban los participantes.
- 57.** El representante gubernamental de Sudáfrica se unió a los otros participantes al felicitar a la OIT por los esfuerzos desplegados para abordar las consecuencias del 11 de septiembre. El Gobierno de Sudáfrica no había realizado un estudio científico de los efectos de dichos eventos, pero era evidente que la industria de la aviación civil ya atravesaba una crisis, anteriormente a esta fecha, debido al alto coste de la gasolina, la agravación de la situación económica y la devaluación de su moneda, el Rand. Por consiguiente, algunas empresas transportistas se habían retirado del mercado de Sudáfrica, inclusive Sabena, Austrian Airlines y Alitalia. Inmediatamente después del 11 de septiembre, la compañía nacional de aeropuertos observó que las llegadas internacionales se habían reducido en un 3 por ciento, pero que dicha reducción estaba acompañada de una devaluación aún mayor de la moneda equivalente al 30 por ciento. En consecuencia, en noviembre y diciembre se registró un aumento de la demanda de viajes a Sudáfrica, considerada un destino seguro, por lo que algunas líneas aéreas empezaron a viajar a Sudáfrica o aumentaron sus servicios, tales como Virgin Atlantic, KLM y Lufthansa. Acogió con beneplácito los esfuerzos desplegados por la OIT para abordar las consecuencias sociales de los eventos del 11 de septiembre, así como la cooperación entre la OIT y la OACI. Su Gobierno se había unido a los esfuerzos de la OACI para hallar una respuesta mundial con respecto a la reglamentación económica, y las cuestiones de seguridad y protección relacionadas con el transporte aéreo.

Discusión del informe

58. La Reunión decidió organizar su discusión agrupando las diversas cuestiones consideradas en las cuatro grupos siguientes:

Grupo 1

- los efectos generales;
- los efectos económicos y sobre la capacidad;
- el marco económico y regulador de la industria;
- la reestructuración de la industria.

Grupo 2

- los efectos sobre el empleo;
- las diferencias entre los efectos sobre las mujeres, los hombres y las minorías;
- la función del interés público.

Grupo 3

- las consecuencias sociales: planos sociales;
- la formación y la adquisición de nuevas capacidades;
- la convalidación y la armonización de los títulos profesionales;
- la conservación de la pericia acumulada hasta días mejores;
- el recurso a las mejores prácticas.

Grupo 4

- la seguridad general y operacional, y la función de los factores humanos;
- la tecnología y la inversión, sobre todo en seguridad y salud.

Grupo 1

59. El Sr. Morrell, de la Universidad de Cranfield (Reino Unido), presentó los resultados de un estudio de investigación realizado para la OIT en noviembre y a 1.º de diciembre de 2001 sobre varios aspectos de las consecuencias del 11 de septiembre en la aviación civil; algunos aspectos podrían haber cambiado desde entonces, pero las conclusiones seguían siendo válidas. La reducción actual del tráfico total (estimado en pasajeros-kilómetros) era mayor que la registrada posteriormente a la Guerra del Golfo. Los acontecimientos del 11 de septiembre habían traducido una recesión incipiente en una grave crisis para la industria. Aunque las líneas aéreas habían reaccionado más rápidamente que en el período posterior a la Guerra del Golfo, y los gobiernos habían facilitado más rápidamente su apoyo, se preveía una agravación aún mayor en 2002, y la industria experimentaría una pérdidas que ascenderían a 11.000 millones de dólares entre 2001 y 2003, ó 27.000 millones de dólares incluyéndose finanzas y otras cargas. El estudio ponía de relieve importantes diferencias regionales. Los eventos habían afectado principalmente a América

del Norte, mientras que la región de Asia-Pacífico era la menos afectada, quizá debido a que la región — a excepción de Australasia — no se había liberalizado tanto como Europa y América del Norte, por lo que seguía manteniéndose relativamente al margen de las presiones competitivas. Los recortes de efectivos en las líneas aéreas de América del Norte habían sido drásticos, pero esta situación era más diversa en la Unión Europea. Aunque el trabajo era el ámbito más afectado por las reducciones de los gastos, el recorte de gastos también se había facilitado por la exoneración temporal de impuestos, aplazamientos y otras medidas proporcionadas por los bancos, compañías de arrendamiento y constructoras de aeronaves. En la situación económica actual, los sindicatos habían adoptado en su mayor parte una postura de negociación realista, pero posiblemente esperaban una recompensa cuando mejorara la rentabilidad de las líneas aéreas. Se consideraba que las principales compañías aéreas no tardarían más que sus competidoras de bajo coste en recuperar el equilibrio. Las razones mencionadas que explicaban el éxito de estas últimas incluían las promociones de los precios, un enfoque en rutas interregionales de destino a destino que se trataban de destinos objeto menos competitivos, y el estancamiento económico que alentaba incluso a muchos viajeros de negocios a utilizar sus servicios. Los operadores de bajo coste también habían adquirido el control de algunas rutas abandonadas por las compañías importantes — al igual que algunas empresas importantes competidoras — y era posible que mantuvieran su rápida expansión. Las líneas aéreas de vuelos chárter, si bien menos importantes a nivel mundial, representaban un porcentaje importante del tráfico total en Europa y cada vez viajaban más a destinos en el Caribe, Oriente Medio y Lejano Oriente. El tráfico durante el invierno de los operadores de vuelos chárter también se había reducido, y éstos habían reducido asimismo sus capacidades, anticipándose a la disminución del número de reservas para el verano de 2002.

- 60.** Como respuesta a una solicitud de aclaración del representante gubernamental de Canadá, afirmó que el 9 por ciento de la recuperación prevista para 2003 en su informe procedía de las cifras facilitadas por Avitas, probablemente basadas en expectativas de políticas más agresivas para producir estos tipos de tasas de crecimiento. Si bien las cuotas de mercado de las líneas aéreas seguían siendo inferiores a los niveles anteriores al 11 de septiembre, se mostraba un cierto optimismo basado en las cifras del tráfico aéreo en navidades. También se consideró unánimemente que los ataques terroristas agravarían los efectos sobre el turismo mundial y el tráfico aéreo.
- 61.** El Sr. Morrel indicó que las líneas aéreas habían solicitado una indemnización a los gobiernos (con éxito, en algunas ocasiones) para poder hacer frente a los gastos de seguro, las tasas de aeropuerto y las pérdidas financieras directas producidas a consecuencia del 11 de septiembre. En los Estados Unidos se había procedido inmediatamente a desembolsos en efectivo, en función de las capacidades operativas de cada línea aérea. También se habían ofrecido garantías de préstamo, aunque sólo una línea aérea había logrado obtenerla — quizás porque las condiciones exigía al Gobierno de los Estados Unidos una participación que podía ascender a un 33 por ciento en las líneas aéreas que recibieran garantías de préstamo. En la Unión Europea, la ayuda se había limitado a las pérdidas que pudieran atribuirse al 11 de septiembre y a prestar asistencia para mantener puestos de trabajo que de otro modo se habrían suprimido a consecuencia de los recortes y la consolidación de las líneas aéreas. También se había solicitado asistencia financiera en Japón y la República de Corea; el Gobierno de Nueva Zelandia había intervenido para salvar la compañía nacional y, tal como el representante de la misma había señalado el día anterior, el Gobierno de Sudáfrica había comprado de nuevo acciones (que un día pertenecieron a Swissair) en la compañía nacional. El Gobierno de Canadá había introducido una tasa de seguridad. Entre tanto, las compañías nacionales y de redes seguían aplicando sus redes de servicios completos, aunque estaban llevándose a cabo algunas consolidaciones entre las alianzas. La mayoría de las compañías aéreas importantes estaban ofreciendo descuentos en viajes de ocio e incluso consideraban ampliar los descuentos a los viajes de negocios, cuyos precios solían considerarse incuestionables.

Aunque se habían recortado gastos en bienes de capital no esencial, inclusive la inversión internacional en otras líneas aéreas, el 11 de septiembre parecía haberse convertido en un catalizador de una mayor consolidación nacional en varios países. Si bien la quiebra de algunas líneas aéreas estaba representando obviamente un trastorno importante, había indicios positivos de que podrían aparecer o surgir nuevamente como entidades viables; en cualquier caso, otras líneas aéreas estaban aprovechando las oportunidades que esta situación les brindaba. Como conclusión, el 11 de septiembre posiblemente no provocara por sí mismo un cambio fundamental, pero había acelerado los cambios estructurales en la industria que ya se habían iniciado.

- 62.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores acogió con beneplácito una serie de declaraciones de diferentes oradores, en particular las prestadas por el representante de la OACI acerca de que esta organización se esforzaría por lograr una comprensión más amplia de las dificultades de aplicar las medidas de seguridad a nivel mundial. La OACI debería considerar de igual modo a los trabajadores que a las líneas aéreas y los aeropuertos, y la OIT, al dialogar con la OACI, debería promover el papel fundamental que desempeñan los trabajadores de este sector en materia de seguridad. Las organizaciones de los trabajadores ayudarían a alcanzar este objetivo. También se acogieron con beneplácito los comentarios de muchos representantes gubernamentales, en particular de Francia, sobre el concepto de otorgar un permiso a la tripulación de cabina en toda Europa: debería alentarse a la OACI a examinar esta posibilidad a nivel internacional. La solución al problema residía en la elaboración de normas comunes y armonizadas a nivel mundial, al igual que en el compromiso de muchos gobiernos con el diálogo social. Los trabajadores confiaban en que la OIT ayudara y alentara a los gobiernos de todo el mundo a participar en un diálogo social significativo. También acogían con beneplácito la nueva ley de los Estados Unidos por la que se transfería al Estado la responsabilidad de la seguridad en la aviación.
- 63.** El portavoz del Grupo de los Empleadores observó que, si bien la industria de la aviación civil mundial había sido gravemente afectada por los acontecimientos del 11 de septiembre, la realidad era distinta en los diferentes países, y pedía que se realizaran enfoques adaptados. En todo el mundo, las manufactureras expresaban preocupación con respecto a la seguridad, la protección y los gastos de seguro cada vez mayores. La necesidad de una reestructuración de la aviación civil era más manifiesta tras los acontecimientos del 11 de septiembre, pero en general había consenso acerca de que esta necesidad ya era evidente antes de dicha fecha. Hasta el momento, las medidas adoptadas para reducir los costos laborales, como la introducción de trabajo a tiempo parcial, despidos temporales y recortes salariales, habían sido insuficientes. Los empleadores se preocupaban porque, aun en el caso de que se produjeran otros recortes salariales que convirtieran la industria de la aviación en la industria peor remunerada, el sector seguiría sin recuperar su rentabilidad. Era necesario un marco regulador útil, inclusive sobre normas de propiedad, alianzas y legislación laboral y condiciones de trabajo conducentes a un enfoque de triple C — conveniencia para el cliente, confianza del cliente y gastos. La conveniencia significaba recibir apoyo estatal para elaborar normas mundiales de seguridad y protección y obtener recursos financieros encaminados al establecimiento de dichas normas. La conveniencia redundaba en la mayor confianza del cliente en la capacidad de la industria de prestar servicios con puntualidad, seguridad y responsabilidad. Las medidas de seguridad eran fundamentales para lograr nuevamente la confianza del cliente en el transporte aéreo. Con respecto a los gastos, era necesaria una solución unificada mundial para abordar los problemas del seguro, como base para la estabilidad y rentabilidad de la industria. Los empleadores estaban dispuestos a discutir con los trabajadores la cuestión del reparto de los beneficios, pero insistió en que, en primer lugar, debían obtenerse beneficios antes de poder discutir al respecto. También estaban abiertos a los cambios necesarios que se consideraran oportunos a través de un diálogo social constructivo. Los gobiernos deberían estudiar la necesidad de cobrar todas las tasas de aeropuerto en todos los billetes, ya que su reducción ayudaría a mejorar la situación.

También estaba discutiéndose el papel de los operadores de bajo coste: ¿se trataba de una nueva industria o representaba un nuevo modelo de toda la industria?

- 64.** Un observador de la IFATCA estimó que las discusiones habían ampliamente ilustrado la importancia de la aviación civil para las economías nacionales. Por consiguiente, los países deberían conservar una autoridad económica soberana respecto de las actividades aéreas dentro de sus fronteras, y convendría ayudar a los países en desarrollo para fortalecer sus estructuras de aviación. La industria también debería ser objeto de una regulación eficaz y recibir asistencia para cumplir su función de infraestructura económica y social esencial, así como para promover la seguridad y protección de la aviación.
- 65.** La miembro empleadora de Perú informó sobre la liberalización de la industria de la aviación en el Perú. La experiencia en este país era comparable con la que había descrito el representante gubernamental del Canadá y confirmaba las opiniones expresadas tanto por el Grupo de los Trabajadores como el de los Empleadores sobre el papel importante que correspondía a los gobiernos en el desarrollo del sector. Como la administración peruana de aviación había ido demasiado lejos en su sistema de regulación, su compañía no había conseguido crear como había previsto una filial de bajo costo. Por otra parte, todos los operadores de compañías aéreas que existían antes de la liberalización habían desaparecido. Esta evolución no incitaba a las empresas a hacer las inversiones necesariamente cuantiosas que contribuían a la creación de empleos en la industria. Era importante subrayar que las soluciones habían de adecuarse a las distintas realidades de los países en desarrollo e industrializados; por ejemplo, la concesión de subsidios para compensar las pérdidas debidas a los sucesos del 11 de septiembre en la industria de aviación podría resultar apropiada para los países desarrollados pero no existía virtualmente ninguna posibilidad de que se prestara esta forma de asistencia en su propio país.
- 66.** Un miembro trabajador de Zimbabwe estimó que los sucesos del 11 de septiembre constituían una señal de alarma para que las partes en la industria colaboraran juntas con miras a mantener las actividades de su sector. Pidió a la OIT y otras organizaciones internacionales que incitaran a los empleadores y a los gobiernos a consultar con los trabajadores, los pasajeros y las comunidades con miras a la formulación de políticas internacionales de aviación civil.
- 67.** El representante gubernamental de Australia recalcó el interés de su Gobierno por todas las cuestiones consideradas en la discusión del Grupo 1 con especial referencia al marco regulador y económico de la industria aeronáutica internacional. El sector presentaba un interés vital para los gobiernos puesto que las compañías aéreas eran centros de excelencia técnica con empleados altamente calificados cuyo servicio aportaba una contribución sustancial a la economía a través de importantes relaciones de interdependencia con otras ramas de actividad. La industria había perdido en términos de mano de obra el equivalente de 7 u 8 de las grandes compañías aéreas internacionales como consecuencia de los terribles acontecimientos del 11 de septiembre, y muchos trabajadores de sus principales ramas de actividad habían tenido que aceptar reducciones considerables en sus condiciones de remuneración y de servicio. Sin embargo, estos acontecimientos no habían provocado la crisis; sólo la habían acelerado. Para atender las causas reales de esta última era importante comprender las razones de la vulnerabilidad de la industria frente a crisis externas. Uno de los factores principales de esta vulnerabilidad eran las restricciones en materia de propiedad y control impuestas por el sistema bilateral de negociación de acuerdos de servicios que exigían que las compañías aéreas fueran en gran parte de propiedad nacional y objeto de un control estatal efectivo, ya que ello limitaba el acceso de tales compañías a condiciones de equidad en el plano internacional. En una industria por esencia cíclica, las compañías aéreas se veían así obligadas a depender en grado considerable de la financiación de su deuda y, por consiguiente, se pedía con demasiada frecuencia a los

gobiernos que avalaran sus compañías aéreas. Las reglas de propiedad y control tendrían que modificarse, y la Reunión debería contribuir al desarrollo de una industria más estable y flexible fomentando estos cambios.

- 68.** Un observador de la ITF reafirmó el interés de los trabajadores por conseguir una industria de la aviación fuerte y sana. El buen funcionamiento de las compañías aéreas no servía solamente a su interés sino al interés público. Los gobiernos y el Grupo de los Empleadores deberían ponerse de acuerdo para que, al utilizar fondos alimentados por el contribuyente para asegurar a los proveedores comerciales de transporte aéreo, estos fondos se centraran en la función de interés público de la aviación.
- 69.** Un observador de la European Cockpit Association (ECA) declaró que la intervención de la IATA del día anterior confirmaba la importancia de la industria de la aviación para otros sectores económicos; sus problemas generaban importantes efectos de reacción en cadena en otras ramas de actividad. Como se reconocía en general que la industria tropezaba con dificultades considerables para conseguir márgenes de beneficios importantes, se perdían miles de empleos en cada crisis. Tendrían que considerarse los factores que pudieran limitar los efectos sociales y económicos de las recesiones en la industria. Era injusto imponer toda la carga del ajuste estructural a los trabajadores y las reducciones de capacidad no sólo tenían efectos sociales graves, sino que también reducían la capacidad del sector para recuperar los niveles de producción de antes de la crisis. La Reunión debería reconocer esta fragilidad estructural y formular recomendaciones específicas para romper este círculo vicioso. Se precisaban mecanismos para proteger el sector contra unos ciclos económicos con los que resultaba tan difícil enfrentarse y garantizar cierta estabilidad a la industria.
- 70.** Un observador de la IFATCA estimó que la crisis ponía de relieve la debilidad de las medidas de recuperación de costos para los gastos de los servicios de navegación. Los servicios de navegación aérea eran de uso intensivo de mano de obra y de capital y la mano de obra representaba entre el 60 y el 70 por ciento de los gastos generales. Aunque estos servicios se reconocieran como servicio público en algunos países, en otros esta actividad se confiaba a organismos comerciales privados. El período posterior al 11 de septiembre se había caracterizado por un grave problema de tesorería debido a la reducción de los ingresos de un subsector como consecuencia de los sistemas de recuperación de costos mientras que no podía permitirse que se agotaran los activos. Los efectos inmediatos de esta situación habían sido una congelación o reducción de los salarios de los trabajadores, la paralización de las inversiones relacionadas con la seguridad y un aumento de los gastos de utilización de las rutas aéreas. La mayor parte de los proveedores europeos de servicios de navegación aérea continuaban capacitando a sus controladores de tráfico aéreo pero otros, en especial los que habían sido privatizados, habían suspendido sus actividades de capacitación. El déficit estimado en un 15 por ciento del número de controladores de tráfico aéreo en el mundo y la pirámide de edades menoscababan la capacidad para atender las necesidades futuras. La crisis debería ofrecer una oportunidad de eliminar los retrasos en la capacidad y en las inversiones para contratar y capacitar a personal. Los gobiernos y los empleadores deberían reconsiderar los sistemas de recuperación de costos de los servicios de navegación aérea con miras a permitir inversiones de infraestructura sin acumulación de beneficios sobre los servicios, junto con un apoyo estatal adicional por concepto de gastos imprevisibles y de recuperación de las sumas adeudadas por los usuarios.
- 71.** El representante del Gobierno de Italia se preguntó si la disminución prevista del transporte aéreo para el 2002 se había calculado para todo el año o en función de un primer período de reducción y otro de aumento con arreglo a las previsiones de la IATA. Se preguntó si la política actual de mantener los precios en su nivel o de reducirlos dentro de los sistemas actuales de recuperación de costos conduciría de hecho a transferir la crisis de un sector del transporte aéreo a otro. La necesidad de inversiones a largo plazo (de 10 a 15 años) y la

conservación de una capacidad adicional en momentos de reducción de los precios e ingresos del transporte sugerían que resultaría difícil mantener la capacidad necesaria y al mismo tiempo invertir para el futuro.

- 72.** El Sr. Morrell respondió que las previsiones probables apuntaban a una disminución del tráfico aéreo en el primer semestre del 2002 y un aumento en el segundo con una pequeña disminución general; la gran incertidumbre estribaba en la estimación de la magnitud de esta disminución y aumento. En segundo lugar, los problemas de liquidez en la actual crisis podrían conducir a un examen de las diferentes maneras de compartir la carga de los gastos entre subsectores, con base en una asignación flexible de los costos entre los mismos, por ejemplo por medio de precios rebajados o de exoneraciones temporales para las compañías aéreas. Sin embargo, en último caso tendrán que encontrarse recursos para continuar las inversiones.
- 73.** Un observador de la ITF pidió a las partes en la industria que no limitaran sus inversiones a la sola eliminación de los obstáculos de capacidad que afectaban la infraestructura de la aviación, habida cuenta de que la infraestructura y las necesidades de personal en sus diversas ramas de actividad se veían afectadas desde hacía mucho tiempo por retrasos. Tendrían que evitarse reducciones en las inversiones de infraestructura como las que se proponían en el control del tráfico aéreo del Reino Unido porque los intentos de reactivar las inversiones eran a menudo inferiores a las necesidades de recuperación y aumentaban así las deficiencias pasadas en materia de inversiones y los obstáculos anteriores en materia de capacidad. Deberían fomentarse inmediatamente las inversiones en las personas y la infraestructura para hacer frente a la demanda, facilitar una recuperación rápida y un crecimiento más alto, así como mejorar los niveles de seguridad reduciendo las presiones en el personal debidas a las restricciones de infraestructura de los últimos años. El resultado neto debería redundar en beneficio de la flexibilidad y de la capacidad para hacer frente a los altibajos de las economías nacionales, de las empresas y de otros componentes de la sociedad. Los representantes de los trabajadores instaban enérgicamente a los demás interlocutores a que apoyaran un crecimiento continuado de las inversiones.
- 74.** El miembro trabajador de los Países Bajos, observador de Aircraft Engineers International (AEI), negó que la seguridad y la protección fueran factores críticos. Debería conseguirse un acuerdo sobre las disposiciones obligatorias de seguridad y protección en los contratos concertados entre los proveedores de servicios aéreos, los subcontratistas y los abastecedores por medio de acuerdos a nivel de cada servicio. La subcontratación de actividades — los servicios de pasajeros, etc. — debería comprender la aceptación de responsabilidades de seguridad y calidad del trabajo como parte del contrato.
- 75.** El miembro trabajador de Togo recordó que — ante las dificultades y la fragilidad que imperan en la industria, y la desaparición del concepto de servicio público y las rutas no rentables — la industria de la aviación necesitaba tener una opinión diferente de las subvenciones y dejar de considerar no competitivas dichas medidas. El problema que precisa una solución es la utilización lógica y transparente de los fondos de subvención para lograr los objetivos establecidos.
- 76.** El representante de la Comisión Europea comenzó dando las gracias a la OIT y a Cranfield University por la información actualizada, que resultaba complicado conseguir. La presente crisis se debía a tres factores: a cambios estructurales — liberalización y aparición de transportistas de bajo costo —, que ya se estaban iniciando en la aviación civil; al descenso de la actividad económica; y a los ataques del 11 de septiembre. Las medidas propuestas deberían afianzar la estabilidad de la industria a largo plazo poniendo énfasis en las tres causas. Era necesario tomar medidas adecuadas para incrementar la confianza del consumidor según el marco existente, caracterizadas por una política de «primera y última vez» de las ayudas estatales. La CE quería evitar disputas con respecto a la cuestión de la

ayuda de los gobiernos, y crear, al mismo tiempo, unas reglas de juego comunes y uniformes basadas en indemnizaciones para las compañías por determinados costos adicionales. Entre las medidas que gobiernos e interlocutores sociales estaban examinando según criterios bien definidos figuran las siguientes:

Ayuda estatal

- indemnización por las pérdidas directas debidas al cierre de cuatro días del espacio aéreo estadounidense;
- costos adicionales en materia de seguros, con limitación en el tiempo, pero con una posibilidad de que el Estado interviniera hasta finales de 2002 en caso de necesidad y bajo ciertas condiciones.

Seguridad

- refuerzo de la seguridad a bordo y en tierra a cargo de las autoridades públicas; se ha creado un grupo de trabajo de la CE sobre este tema.

Competición

- respuesta favorable a acuerdos de coordinación de la capacidad destinados a mantener un servicio regular en rutas poco utilizadas y durante períodos de baja actividad.

Turnos

- la retención de turnos con la condición de anterioridad durante la temporada de verano de 2002 y, en función de la situación imperante, el estudio de medidas para el invierno 2002-2003.

Relaciones externas/derechos del proveedor

- reserva del derecho a proponer medidas para contrarrestar toda pérdida provocada por la fijación abusiva de precios incurrida por parte de compañías de la Comunidad;
- la defensa de la competencia comunitaria en negociaciones internacionales en materia de transporte aéreo en lugar de la adopción de enfoques bilaterales, pese a que algunos Estados miembros del Consejo se opusieron a esta idea.

77. Un observador de la ITF condenó la parodia de las posturas de los trabajadores sobre los monopolios públicos y las empresas privadas. Se esperaba que esta Reunión podría ponerse de acuerdo en que el actual marco regulador económico no era suficiente para tratar el presente contexto, marcado, entre otros factores, por una continua inestabilidad de los márgenes de beneficios de las compañías aéreas durante 20 años y por la más reciente crisis posterior al 11 de septiembre. Los trabajadores estaban abiertos a cambios de propiedad y de control en virtud del sistema bilateral del Convenio de Chicago de la OACI, siempre y cuando dieran una solución a las preocupaciones de los trabajadores, en particular: el posible surgimiento de «pabellones de conveniencia»; acuerdos sobre la libertad del espacio aéreo, los cuales no apoyaban la competencia leal (se mencionó el ejemplo negativo del acuerdo de El Salvador con Estados Unidos y otras experiencias en América Latina, por no haber abarcado dimensiones de orden económico o competitivo); el exceso de capacidad que daba lugar a una unificación, en especial en el caso de las compañías aéreas más débiles (el punto de vista de la CE acerca de los problemas de los transportistas europeos no obtuvo apoyo alguno, y los elevados gastos iniciales relacionados con la unificación en Canadá supuso otro mal ejemplo); la falta de acceso a las participaciones de la compañía, lo que había desembocado en propuestas para que las

compañías de bajo costo compraran transportistas nacionales, como ocurrió en Irlanda y Suiza; y la cuestión conexas de la falta de un marco regulador sobre la propiedad que tenga capital procedente de otros países (la experiencia con SABENA señaló la necesidad de medidas de salvaguardia).

- 78.** Todo proceso de desregulación y liberalización debía poner fin a los temores de inseguridad de los empleados provocados por dichas experiencias, y fomentar su deseo de tener un empleo seguro en una industria estable. La manera de lograrlo era a través de un mayor diálogo social entre empresas del sector turístico, empleadores, proveedores de servicios y trabajadores, y no pasando por alto las preocupaciones legítimas de los accionistas. Era posible regular la industria de forma inteligente, ya fuera la compañía pública o privada, y ésta era la base del debate sobre la reestructuración a largo plazo con vistas a lograr estabilidad.
- 79.** El representante gubernamental de Egipto tomó nota de los esfuerzos realizados en el ámbito internacional — reuniones y proyectos de la OACI — para estudiar las cuestiones de seguridad y costos, incluidos en materia de seguros. Se deberían compartir las recomendaciones de esta Reunión de la OIT con otras organizaciones. El orador hizo suya la opinión del Gobierno de Italia sobre el estudio de las fuentes de financiación en materia de seguros y proyectos de seguridad y protección.
- 80.** El portavoz del Grupo de los Empleadores observó pocas diferencias entre los puntos de vista del Grupo de los Empleadores y los del Grupo de los Trabajadores; por ejemplo, la competencia leal y las condiciones sobre la libertad del espacio aéreo también suponían cuestiones importantes para los empleadores. Los acontecimientos ocurridos después del 11 de septiembre mostraron que la industria necesitaba un cambio sustancial, pero los problemas básicos no se podían resolver en una sola conferencia. Sin embargo, a través de un diálogo social con el Grupo de los Trabajadores, la Reunión debería centrarse en dar pasos cortos pero importantes, tales como encontrar maneras de eliminar las cargas adicionales impuestas por la crisis del 11 de septiembre. Los empleadores no querían que se volviera a regular la industria y dejar que los gobiernos asumieran la plena gestión del camino a seguir. Una desregulación generalizada tampoco sería útil, dadas las diferentes circunstancias que se vivían en las diferentes regiones. Era necesaria una reestructuración a corto y medio plazo para garantizar una salud económica a largo plazo. La falta de acceso al capital preocupaba al Grupo de los Empleadores, así como la posibilidad de que las uniones no fueran una solución ideal a determinados problemas; la situación actual era insostenible — el Grupo propuso una combinación de medidas correctoras, apoyo de los gobiernos y diálogo social con los trabajadores para conseguir una reestructuración que permitiera lograr en el futuro participaciones en los beneficios.
- 81.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores planteó un enfoque triple a los empleadores basado en la necesidad de perseguir objetivos para ofrecer seguridad y calidad, por medio de: empleados competentes, formados y titulados hasta niveles reconocidos; empleados seguros de sí mismos, estables y equilibrados en sus puestos de trabajo; y empleados bien recompensados y premiados por su trabajo.
- 82.** El representante gubernamental de Sudáfrica apoyó las opiniones del representante egipcio, y subrayó la importancia de tener en cuenta la labor paralela de la OACI sobre los problemas económicos y en materia de seguridad posteriores al 11 de septiembre. Además, con respecto a la conferencia de la OACI, era necesario tomar en consideración el marco para una mayor regulación económica y liberalización de los mercados del transporte aéreo mundial. Deberían encontrarse mecanismos que permitieran una complementariedad entre la labor de la OIT y de la OACI sobre estas cuestiones.

Grupo 2

- 83.** El Presidente abrió la discusión sobre el Grupo 2 con la observación de que sería difícil discutir los efectos en el empleo sin mencionar el diálogo social, de modo que no había más remedio que discutir los Grupos 2 y 3 en la Reunión.
- 84.** El profesor Turnbull de la Universidad de Cardiff (Reino Unido) presentó un análisis de los aspectos sociales y laborales de la presente crisis, que ponían de manifiesto los frutos que había dado la investigación a raíz de la recomendación de la Reunión de reflexión, de recopilar información sobre la respuesta del sector de la aviación civil a la crisis y de difundir esa información entre los mandantes. Los datos de la investigación procedían de fuentes secundarias (sobre todo de artículos de la prensa y de las páginas Web de las compañías) así como de entrevistas telefónicas con los representantes del sector (directivos, sindicatos y otras organizaciones) y de los resultados de un cuestionario que se había enviado a los sindicatos de la aviación civil. El cuestionario se interesaba por los efectos que había tenido en el empleo el 11 de septiembre: los recortes inicialmente anunciados en el empleo, el total de su aplicación real y las reducciones subsiguientes. Como respuesta a la crisis, esta investigación ponía de manifiesto que las políticas de recursos humanos podrían contribuir a la contención de los costos laborales y reducir los efectos negativos (como se veía en los cuadros 3-5 del documento de reflexión para la discusión en la Reunión). Era interesante el contraste que se apreciaba entre América del Norte (donde la industria había efectuado unos recortes inmediatos de empleos y luego había entablado negociaciones colectivas) y Europa, donde la discusión, consulta y explicación de la necesidad de reducir empleos se había hecho antes. Los datos daban una idea de la escala de las pérdidas de empleo que habían sufrido los distintos transportistas, pero los efectos multiplicadores de los 800 aviones que habían quedado en tierra (calculando una pérdida directa de entre 150 y 250 empleos por avión, además de otras muchas pérdidas indirectas) indican un total de unos 400.000 despidos. Los números reales se conocerán a lo largo de 2002, cuando se publiquen los datos de la IATA.
- 85.** El cuestionario antes mencionado preguntaba a los sindicatos si los administradores de las políticas solían proteger a los trabajadores en las grandes compañías y en las líneas aéreas de gastos generales mínimos en casos tales como la congelación de las contrataciones, la no renovación de los contratos temporales, la jubilación voluntaria anticipada, el personal en período de prueba que no disfruta de contratos completos, los ceses voluntarios en el servicio, la flexibilidad del tiempo de trabajo y los recortes salariales de los directivos y del personal. Las opiniones que se recibieron sobre si estos casos se podían admitir (en circunstancias normales, como medida ante la crisis o inadmisibles en cualquier caso) fueron sometidos a una medición, que arrojó el resultado de que estas políticas sólo se podían aceptar como respuesta a la crisis. La congelación salarial y los recortes de personal fueron considerados en general inaceptables. Determinados grupos de empleados respondían de manera distinta, puesto que los pilotos y los controladores del tráfico aéreo ponían objeciones a las reducciones en el ámbito de la formación. La mayor parte de las políticas estaban pensadas en función de una compañía concreta, pero cuando una compañía de aviación civil era de titularidad pública, entonces las políticas oficiales tenían gran importancia para ayudar en la reestructuración de la empresa, suministrando apoyo financiero, promoviendo políticas sociales y planteando los problemas relacionados con la propiedad y el interés públicos.
- 86.** El profesor Turnbull observó que, según las respuestas, el diálogo social suponía en ciertos países el derecho de negociación o consulta colectivas, pero en la Unión Europea suponía además unas formas nuevas que iban más allá del diálogo social. Existía un decidido apoyo a las políticas encaminadas a la readaptación profesional y a las prestaciones por desempleo, así como a la protección de los servicios que se prestan a determinadas comunidades alejadas, pero también había cierta preocupación por la falta de protección social que se detecta en muchos países en desarrollo.

-
- 87.** Confirmó que se disponía de pocos datos en relación con las diferencias entre los efectos de la crisis de la aviación sobre las mujeres, los hombres y las minorías. Es cierto que se podían observar algunos efectos desproporcionados y discriminatorios, por ejemplo, en los servicios de restauración (que daban empleo a una gran proporción de mujeres y de trabajadores pertenecientes a las minorías étnicas) porque se había producido una reducción general de los servicios y una sustitución de las comidas que se sirven por bocadillos en los vuelos a corta distancia. La discriminación profesional por géneros era visible entre los pilotos y los mecánicos (con predominio masculino) y el personal de restauración, limpieza y auxiliares de vuelo (con predominio femenino). En cuanto a la discriminación en los contratos, se ofrecían unos contratos más cortos a las mujeres y a los trabajadores pertenecientes a las minorías étnicas, al tiempo que los trabajos que exigen cambio de horarios y que, por lo tanto, se adaptan menos al personal femenino, tendían a alentar su aceptación del cese voluntario. En las compañías en que se habían conseguido progresos en materia de igualdad de oportunidades, muchas veces las medidas adoptadas ante la crisis habían anulado lo conseguido. El profesor Turnbull terminaba su intervención dando las gracias a cuantos habían aportado datos a ese estudio, y ponía de relieve la investigación que se estaba llevando a cabo actualmente en colaboración con el Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) en relación con la comparación entre la aviación civil de América del Norte y la de Europa.
- 88.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores comentó el estudio presentado por el profesor Turnbull y puso de relieve que las pérdidas de empleo inicialmente anunciadas se dirigían en parte a obtener asistencia gubernamental, pero que estos fondos se habían utilizado posteriormente más en beneficio de los accionistas que para reducir la erosión de los empleos, mantener los itinerarios de interés público o mejorar las medidas de seguridad. Una cuestión clave era la suspensión del pago de primas, puesto que los trabajadores especializados que resultaban licenciados podrían tratar de pasar a otro sector o a otro país para evitar los problemas cíclicos a los que tenía que hacer frente su compañía aérea, y ya no estarían disponibles cuando llegase la recuperación. Los trabajadores habían hecho concesiones para mantener sus empleos en esos tiempos difíciles, pero el Grupo de los Trabajadores insistía en que estas pérdidas se recuperasen cuando volviesen los buenos tiempos de la industria, y que ello fuese un aviso para los empleadores. Observaba unos efectos desproporcionados en el empleo en relación con las mujeres, las minorías y determinadas ocupaciones específicas. Con frecuencia, las políticas de igualdad de oportunidades y los logros que en ellas se habían conseguido quedaban borradas de un plumazo por la aplicación de la norma «el último en llegar es el primero en salir». El sector había conocido con frecuencia unas relaciones conflictivas entre los trabajadores y la dirección, y era comprensible que se procediese a un recorte de las prestaciones a los trabajadores para sostener de algún modo la baja del volumen empresarial, pero esto ya no era admisible cuando unos trabajadores de la United Airlines, por ejemplo, estaban pidiendo su primer aumento de sueldo desde 1994. Habría que encontrar mejores métodos de gestión por medio del diálogo social y de unas políticas de desarrollo de los recursos humanos. Era fundamental proceder a una mejora en el diálogo social y garantizar que las compañías se comprometiesen a ello de manera efectiva y no sólo verbalmente. Las líneas aéreas que cumplen sus responsabilidades de diálogo social dentro de la Unión Europea no debieran ignorar ese diálogo cuando actúan en países en que no hay legislación al respecto. El orador consideraba que el diálogo social, a nivel mundial, nacional y empresarial, podía evitar los conflictos, mejorar la planificación de los recursos humanos para superar los problemas cíclicos y brindar un futuro mejor a toda la gran familia de la aviación civil.
- 89.** El portavoz del Grupo de los Empleadores pensaba que todas las partes debieran abstenerse de críticas que mencionasen a compañías concretas. Advertía que los datos del profesor Turnbull sólo abarcaban las pérdidas de empleos, pero que tendrían que haber considerado también las reclasificaciones a la baja, la congelación de la contratación y la transferencia a otras compañías o países. Tanto las autoridades de las líneas aéreas como

las de los aeropuertos y las que son responsables del tráfico aéreo habían adoptado medidas temporales para 2002, que podrían ampliarse si la recuperación tardaba en aparecer, por lo que el orador se preguntaba cómo podría acelerarse esta recuperación y si cabía la posibilidad de que se renovasen estas medidas temporales. Unas medidas más inteligentes podrían encontrar el modo de retener las capacitaciones por medio de una mayor flexibilidad, sobre todo en el tiempo de trabajo. Las repercusiones en materia de empleo sobre las mujeres y las minorías se habían dejado sentir también entre los trabajadores manuales y los especialistas en materia de gestión.

- 90.** En relación con la función que desempeña el interés público, observaba unos desequilibrios competitivos, porque algunos países recibían apoyo del gobierno y otros no. Se necesitaba un planteamiento global y unificado en materia de seguridad, puesto que la financiación gubernamental de estas medidas procedería en último término del pago de los impuestos, al tiempo que las medidas que recayesen en las empresas serían financiadas en definitiva por sus clientes.
- 91.** El representante gubernamental del Canadá advertía un problema intrínseco en la armonización del interés público y de los intereses de los empleados en relación con la manera en que los efectos en el empleo repercutían sobre las mujeres, los hombres y las minorías. Resultaba difícil encontrar un equilibrio satisfactorio entre el principio de antigüedad y el objetivo de política pública de evitar que los efectos negativos recaigan de manera desproporcionada en las mujeres y las minorías. Cada vez hay más pruebas de que el público se siente frustrado porque sus intereses divergen de los de los transportistas mundiales y de las empresas nacionales, y conviene preguntarse si el 11 de septiembre no había desencadenado una revisión de los productos del transporte aéreo local comparable, por ejemplo, a la reevaluación del sector de la alta tecnología por los inversores y el público, en parte por la sobrecapacidad del sector y la incapacidad de muchas de sus compañías de generar beneficios. Un proceso similar había tenido lugar 50 años antes los servicios postales nacionales, que en otro tiempo controlaban todo el movimiento de correspondencia comercial, cartas y documentos en todo el mundo, pero que más tarde fueron suplantados por servicios de mensajería. Habría que examinar si el 11 de septiembre podría desencadenar una evaluación pública de los productos de transporte aéreo, evaluación que se distinguiría claramente de las dimensiones de seguridad y salud de la crisis. Los sitios Web de Internet y las agencias públicas de presentación de quejas estaban llenos de quejas en relación con el transporte aéreo, la degradación de la calidad de los servicios y la opinión pública sobre el valor de los programas de fidelidad. Las reducciones de capacidad habían causado también frustraciones que estaban saliendo a la luz pública. Si bien las líneas aéreas dependían mucho de los ingresos procedentes de los viajes de empresa, la decepción ante la escasa calidad de ese producto estaba conduciendo a los viajeros de negocios de muchos países a unos servicios chárter centrados en los negocios; algunos transportistas de envergadura mundial estaban introduciendo nuevos productos para los clientes de negocios, que eran muy parecidos a los servicios chárter. Era importante que la función que desempeñaba el interés público en el Grupo 2 recibiese una atención significativa en las deliberaciones de la Reunión. Los gobiernos tenían el mayor interés en la estabilidad de este sector, pero la naturaleza cíclica del mismo requería una reflexión sobre el papel que el interés público había desempeñado a lo largo de los años, al objeto de determinar qué transportistas deberían seguir volando en todo el mundo, y los que no podían hacerlo.
- 92.** El miembro trabajador de Argentina se refirió a un posible cambio en las normas de titularidad de las líneas aéreas, así como a la vinculación entre la reglamentación y el empleo. Habida cuenta de la naturaleza estratégica de la aviación civil, la política iba generalmente en el sentido de que la propiedad y las actividades de las líneas aéreas se restringiesen a los ciudadanos del país, de modo que pudiesen defender los intereses del mismo. Este concepto se había ampliado para incluir nacionales de grupos de países o de regiones que comparten los mismos intereses, como es el caso de la Unión Europea. En el

ámbito de los transportes aéreos, las alianzas, fusiones y otros tipos de acuerdo constituían la norma, al objeto de evitar la absorción de las líneas aéreas nacionales por parte de las empresas multinacionales, como había sido el caso en otros muchos negocios. Cambiar las reglas de titularidad de las líneas aéreas planteaba muchos riesgos, como quedaba bien patente por los desafortunados casos de privatización de las líneas aéreas de Venezuela y Argentina. En los últimos cinco años, se habían producido más desapariciones en el sector de las aerolíneas que en los 50 años anteriores, con unos efectos verdaderamente devastadores en el ámbito del empleo y en el de la economía en general, sobre todo en el caso de muchos países de América Latina. La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) decía preferir una política de «cielo leal» a la de «cielo abierto». Es interesante advertir (como se desprende del informe de la OIT para la Reunión y de otros muchos estudios) que la desreglamentación que se había introducido en los Estados Unidos en 1978 había conducido a una mayor concentración sectorial y a oligopolios, más bien que al pretendido aumento de la competitividad: cerca de un 70 por ciento del mercado está ahora controlado por un solo grupo. Era, pues, previsible que los acuerdos de «cielo abierto» entre los Estados Unidos y América Latina condujesen a un eventual dominio del mercado por parte de uno o dos de los grandes «megatransportistas» de América del Norte y a la completa desaparición de las líneas aéreas nacionales y de muchos empleos. Advertía que uno solo de esos «megatransportistas» de América del Norte disponía de más aviones y de más recursos que todas las compañías de América Latina o de África juntas. La desigualdad de las capacidades operativas y financieras daba a estos «megatransportistas» una considerable capacidad de *dumping*, si optaban por rebajar los precios todo lo necesario hasta que las líneas aéreas nacionales quebrasen, momento en que (como había ocurrido en Chile y América Central) los precios subirían de nuevo con los efectos negativos que se supone sobre los usuarios. El transporte aéreo internacional estaba regido actualmente por unos acuerdos bilaterales basados en el principio de reciprocidad. La Organización Mundial del Comercio trata de incluir la aviación internacional — empezando por la reparación y mantenimiento de las líneas aéreas, los sistemas de reserva y la comercialización de los servicios — en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS), y convenía resistir a esta tendencia porque este nuevo régimen podría conducir a un sector totalmente dominado por los grandes transportistas a nivel mundial. También había el peligro de que la industria desarrollase (como ya ocurría en la navegación) una tendencia a un sistema parecido a las banderas de conveniencia. Era interesante constatar que los promotores de la completa desreglamentación del transporte aéreo no hacían referencia alguna a la seguridad. Como los derechos económicos y sociales de los trabajadores eran también derechos humanos, la OIT debería estar en el centro de toda discusión que se suscitase en relación con las cuestiones antes mencionadas en los diversos foros multilaterales.

93. Un miembro empleador de Ghana pidió a la Reunión que considerase las diversas opiniones existentes en la industria de la aviación en todo el mundo en la búsqueda de una solución a las consecuencias sociales y en materia de seguridad subsiguientes a la crisis del 11 de septiembre. Antes de esa fecha, Ghana Airways había tomado medidas para resolver con éxito la difícil situación financiera en que se encontraba, y entre esas medidas estaban cambios en la dirección y reducciones de actividad y de costos de personal (a través de un salario negociado y de recortes en las prestaciones de vuelo). Los efectos del 11 de septiembre habían sido inmediatos y profundos, y requerían más reducciones (y mucho más drásticas) en las actividades, de hasta un 33 por ciento de reducción de la flota porque no se podían reducir más los salarios. La única alternativa posible eran los despidos, que podría ser una alternativa posible en los países desarrollados pero que no se consideraba socialmente aceptable habida cuenta de la falta completa de sistemas de seguridad social en el país. La índole internacional de la aviación significaba que los pilotos de Ghana Airways, así como otros tripulantes, eran miembros de los sindicatos internacionales y que, por lo tanto, tenían limitaciones de vuelo y de servicio reguladas por las normas internacionales. Los empleadores y los gobiernos de los países en desarrollo estaban

pidiendo a la OIT (conjuntamente con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y otros foros interesados) que considerase todos estos factores en el momento de formular soluciones, como también deberían hacerlo los propios trabajadores de los países en desarrollo y las organizaciones sindicales internacionales a las que pertenecen. Los países en desarrollo deberían también aprovechar todas las oportunidades para reclamar la creación de un «terreno de juego equitativo».

- 94.** Un representante de la Comisión Europea felicitó al profesor Turnbull por los datos, tan interesantes y detallados, que había reunido en tan breve espacio de tiempo. La Comisión Europea solía basarse en los datos Eurostat, que estaban demasiado mezclados y que, como se habían publicado dos años después del acontecimiento, no eran adecuados para las situaciones de crisis. Por lo tanto, la Comisión estaba explorando fuentes alternativas de datos para utilizar un insumo con vistas a una política de desarrollo. El orador estaba de acuerdo con los puntos de vista del representante del Canadá, insistiendo en que las consecuencias sociales deberían abordar los factores subyacentes y no simplemente centrarse en las medidas de crisis. Estas medidas deberían tener en cuenta los cambios estructurales en marcha así como la naturaleza cíclica del sector. Pocos días antes, la Comisión había publicado una comunicación sobre un planteamiento dinámico para abordar los aspectos sociales de la reestructuración empresarial, que requería un equilibrio entre la flexibilidad de las empresas y la seguridad de los trabajadores. Este planteamiento se consideraba necesario para mantener el capital humano y la empleabilidad. La planificación a largo plazo de los recursos humanos y la mejora de las capacitaciones eran cuestiones fundamentales de este planteamiento, como también lo eran el desarrollo de unos mecanismos que favorezcan la asociación activa entre los interlocutores sociales. La comunicación se encaminaba a estimular el diálogo entre los interlocutores sociales con vistas a identificar y desarrollar las mejores prácticas en este ámbito, entre ellas la empleabilidad de los trabajadores y la adaptabilidad de las compañías al nuevo entorno laboral. La Comisión esperaba aportaciones basadas en las actuales políticas comunitarias y que tuviesen en cuenta la asistencia que brindan varios fondos europeos. Estas aportaciones podrían también vincular las políticas de competitividad y de empleo e incluir la promoción de la responsabilidad social a nivel de empresa. En el contexto de la Unión Europea, era interesante constatar que la terminología en inglés y en francés sobre «la función del interés público» era la misma, pero que los conceptos subyacentes tras esos términos solían ser completamente distintos. A nivel global, este problema resultaba aún más complejo.
- 95.** Un miembro trabajador de Togo aseguró a los delegados empleadores y gubernamentales que los sindicatos estaban interesados en encontrar soluciones a los problemas comunes. La crisis provocada por los acontecimientos del 11 de septiembre había repercutido en Africa y se había agravado aún más porque ciertas líneas aéreas y algunos inversores europeos que habían empezado a invertir y a consolidar proyectos en la región se habían retirado bruscamente dejando a su personal con un futuro incierto. Desde entonces, se habían ido desarrollando los monopolios de los operadores de transporte aéreo supervivientes, lo que había conducido a un aumento de las tarifas, aunque los sueldos y los salarios habían permanecido estables. La quiebra de Air Afrique había tenido como consecuencia 4.000 pérdidas de empleo, sin ninguna garantía ni compensación ni cobertura social estable. Además, en vez de practicar el diálogo social, los gobiernos del Africa de expresión francesa estaban lanzados a la represión de los trabajadores. Los gobiernos debían ser alentados a respetar las correspondientes normas de la OIT. El orador precisó que la mayoría de los Estados han ratificado los instrumentos de la OIT al respecto.
- 96.** La miembro empleadora de Uganda de la Reunión estimó que el debate debería centrarse en las repercusiones de los incidentes ocurridos el 11 de septiembre en los aeropuertos así como en la industria de la aviación civil. En su país, Uganda, los resultados económicos del aeropuerto se habían visto gravemente afectados debido a la reducida proporción de

ingresos obtenidos de las tasas de aterrizaje y de navegación aérea, a los niveles bajos de actividad como consecuencia del cese de las operaciones de algunas compañías aéreas y a la disminución del número de vuelos por parte de otras compañías. Pese al descenso de los ingresos y a la reducción del personal del servicio de tierra, hubo que incrementar la seguridad a través de mayores inversiones en nuevos equipos y personal, y, por ende, en mayor formación. Se había obligado al aeropuerto a retomar métodos de cacheo para llevar a cabo controles de seguridad, lo cual obligaba a los pasajeros a presentarse con tres horas de antelación o más con respecto a la hora de facturación, en el caso de que volaran en aeronaves de gran capacidad. No se podía poner demasiado énfasis en las repercusiones del 11 de septiembre en un país sin salida al mar como Uganda, y la situación requería esfuerzos colectivos para lograr devolver a la industria su salud económica.

- 97.** El representante gubernamental de Austria informó de que Austrian Airlines tenía planeado ahorrar entre un 10 y un 12 por ciento de sus gastos de mano de obra, principalmente procedentes de puestos administrativos. Nadie podría predecir el número de puestos adicionales que se podrían eliminar en 2002-2003. Actualmente en el consejo de empresa de Austrian Airlines se estaba negociando intensamente un nuevo paquete de condiciones de empleo con una reducción del salario y, colectivo si se adoptara este nuevo paquete, habría que realizar los cambios debidamente en el convenio.
- 98.** Un observador de la ECA se mostró de acuerdo con la opinión de que los problemas actuales de la industria aérea, especialmente la situación laboral, no habían sido exclusivamente provocados por los incidentes del 11 de septiembre, sino que, en parte, también eran resultado de una disminución de la actividad económica mundial. Los actuales datos en materia de empleo en la industria sugerían que la industria en su conjunto debería tener mejores resultados. El orador, basándose en la información disponible, calculó que ya se habían suprimido más de un millón de puestos de trabajo en los Estados Unidos durante la crisis económica general, mientras que sólo se podía achacar a la industria de la aviación el 10 por ciento de las recientes supresiones de empleo. Puesto que la mano de obra de la industria no constituía el 10 por ciento del total de la mano de obra del país, esta vez los trabajadores de la aviación estaban rindiendo un mayor homenaje a la crisis. Para que la industria se recuperara de esta situación, como industria que pertenecía al sector de los servicios, ésta debería garantizar a los consumidores un modo de viajar seguro y eficaz, al tiempo que debería reaccionar ante la crisis de una manera positiva para el empleo. Para lograr esto, los gobiernos y las autoridades públicas tendrían que ayudar a los interlocutores sociales garantizándoles mecanismos de diálogo social sólidos, por el que fluyera la información y se mantuvieran las consultas entre la dirección y los trabajadores. Esto permitiría que la industria contrarrestara la naturaleza cíclica de la situación. Se instaba a que la Reunión recomendara un procedimiento concreto para entablar un diálogo social de conformidad con los procedimientos que figuran en los tratados de la Unión Europea.
- 99.** El miembro empleador de los Estados Unidos hizo hincapié en que los acontecimientos del 11 de septiembre no habían tenido lugar como consecuencia de un fallo por parte de los sistemas de seguridad aéreos, sino que se deberían atribuir a una falta de inteligencia y de recursos para imponer la ley. La lucha contra el terrorismo aéreo no era una función propia de la industria de la aviación, y no se debería pretender hacer pagar a los consumidores de la industria las medidas de seguridad contra el terrorismo, que en realidad constituía un ataque al Estado. Pese a la difícil situación a la que hacía frente la industria actualmente, la desregulación de la aviación iniciada en 1978 había proporcionado enormes beneficios al público y a los empleados, además de una reducción de más del 37 por ciento sobre las tarifas de los viajes y un incremento extraordinario de oportunidades de empleo y de salarios que figura entre los más elevados de toda la economía. La desregulación debería considerarse una manera de desarrollar la industria.

-
- 100.** Los representantes gubernamentales de Alemania y Francia tomaron nota de que las conclusiones de la Reunión que requerían discusión más adelante deberían incluir referencias al acceso a los servicios de la aviación como una cuestión de interés público y general.
- 101.** Una observadora de la ITF, al considerar que muchos de los participantes en esta Reunión no tenían una experiencia directa con el diálogo social, explicó con mayor detalle el modelo europeo de diálogo social para el sector de la aviación civil, que existía en los ámbitos empresarial, nacional, multinacional y de la UE. El diálogo social de la UE, en el que se basaban organizaciones de ambas partes de la mesa de negociación en el sector de la aviación civil de los 15 Estados miembros, existía desde hacía 12 años. El diálogo funcionaba como un órgano de información y consulta que proporcionaba asesoramiento tanto de orden social como técnico sobre todos los aspectos de la legislación de la UE. La experiencia había sido positiva, pero el éxito o fracaso del diálogo social dependía de la calidad de la información proporcionada por la dirección a los trabajadores así como de la oportunidad de las consultas en todos los niveles del diálogo social. La experiencia había demostrado que el diálogo social era más positivo cuando los trabajadores podían realizar sus aportaciones antes de que se tomaran las decisiones. Si bien algunos directores de compañías se habían mostrado reacios a permitir que los trabajadores participaran plenamente en los procesos de toma de decisiones, este método había funcionado de manera óptima en la reciente crisis. El diálogo social en el marco de la UE aún necesitaba mejorar, debido a que algunos empleadores no estaban abiertos a ninguna idea buena procedente de los trabajadores y viceversa; pero los trabajadores preferían seguir participando en los debates en lugar de verse obligados a mantenerse al margen de los procesos de toma de decisiones. La oradora instó a que se crearan modelos de diálogo social nacional tripartito para la industria de la aviación en todos los Estados miembros, lo cual implicaría la participación de interlocutores sociales en la instauración de políticas nacionales de aviación.
- 102.** Como respuesta, el representante gubernamental de Egipto puso en tela de juicio el argumento según el cual los participantes en la presente reunión carecían de experiencia en materia de diálogo social, y mencionó otros sistemas de diálogo social existentes en los países aquí representados.
- 103.** El miembro trabajador de Australia también realizó comentarios sobre el diálogo social e hizo referencia a la observación realizada anteriormente por el portavoz del Grupo de los Empleadores según la cual el diálogo social no se podía exportar. Los comentarios de las compañías que participaban en el diálogo social fuera de sus países de origen no respondían forzosamente a las mismas normas que regían en sus países, especialmente si se entablaba con empleados de compañías aéreas. El sistema de diálogo social que aplicaban algunas compañías europeas fuera de Europa era muy diferente, ni siquiera se contemplaría y aún menos se actuaría de acuerdo a él en sus países. El diálogo social no debería tener fronteras, y los trabajadores que desempeñaban los mismos trabajos no deberían recibir un trato diferente, independientemente del país al que habían sido destinados.
- 104.** El miembro empleador de Francia reconoció que resultaba difícil evaluar las repercusiones en el empleo de los acontecimientos posteriores al 11 de septiembre. La disparidad entre las estadísticas era consecuencia de mezclar los datos correspondientes a las repercusiones en el empleo de la reestructuración debida al descenso de la actividad económica anterior al 11 de septiembre y los de las resultantes de los acontecimientos de septiembre. Sería preciso examinar los acontecimientos anteriores a septiembre de 2001 a fin de evaluar el origen del problema al que hacía frente la industria en la actualidad. Antes de los incidentes, algunas compañías ya estaban efectuando operaciones habiendo paralizado la contratación. En el caso de Air France, parece que la creación de 2.000 puestos de trabajo prevista anteriormente no se había podido concretar. Sin embargo, parece que en los

Estados Unidos, los transportistas de bajo costo que tenían resultados satisfactorios habían creado 45.000 puestos de trabajo en las actividades relacionadas con la seguridad y la protección tras el 11 de septiembre. Por otra parte, se ha observado que prosperaban los transportistas de bajo coste: la Reunión no ha abordado suficientemente las repercusiones en el empleo de las actividades de las compañías.

- 105.** El miembro empleador del Reino Unido compartía algunas iniciativas emprendidas por compañías aéreas importantes en el Reino Unido. También estaba de acuerdo con la opinión de que no debía considerarse que el 11 de septiembre fuera plenamente responsable de la situación crítica que atravesaba la industria de la aviación en la actualidad. Por ejemplo, British Airways (BA) ya había acusado la ralentización económica anterior a esta fecha, agravada por los efectos de la fiebre aftosa, que había repercutido notablemente en el sector de los viajes en el Reino Unido. Al registrar unas enormes pérdidas de ingresos que ascendían a 48 millones de libras durante las semanas posteriores al 11 de septiembre, BA había anunciado, tras consultarlo con sus empleados, el lanzamiento de un plan encaminado a suprimir 7.200 empleos, incluyendo 1.800 empleos anunciados con anterioridad al 11 de septiembre. Había ofrecido a sus empleados tres programas voluntarios: 1) excedencia sin derecho a sueldo de tres meses a un año; 2) reducción temporal voluntaria del tiempo de trabajo en un 20 por ciento de seis meses a un año, y 3) un programa de jubilación anticipada parcial, sobre una base voluntaria, a partir de 55 años para el personal de tierra y de 50 años para el personal de cabina. BA había efectuado una reducción de 4.000 empleos en noviembre de 2001, y esperaba cumplir el objetivo general en marzo de 2002. Esta era una situación beneficiosa para todos y no se había obligado a nadie a adoptar un programa en particular. Algunas personas habían optado por más educación y formación, otros habían decidido dedicar más tiempo a sus familias y otros habían decidido viajar. Así pues, la industria de las líneas aéreas había reducido los gastos, mantenido a trabajadores muy capacitados y eliminado o reducido más aún los gastos en formación cuando las personas que optaron por la formación se reincorporaron con mayores capacidades al recuperarse la industria. Además, estos esquemas voluntarios habían creado un lugar de trabajo que consideraba a la familia, además de un ahorro importante de los gastos de contratación posteriores a la recuperación. No obstante, debían desplegarse esfuerzos colectivos encaminados a alentar a los viajeros a volar nuevamente para que la industria de la aviación saliera de la crisis. En noviembre de 2001, BA anunció un examen importante de las operaciones comerciales para hacer frente a las pérdidas registradas — actualmente, la empresa estaba perdiendo 2 millones de libras diariamente — y seguiría recortando gastos mejorando la productividad y la eficiencia y haciendo máximas las operaciones comerciales rentables para seguir siendo una compañía aérea mundial y competitiva, con unos servicios completos a nivel mundial. Esta era la estrategia que conduciría en último término a la seguridad en el empleo.
- 106.** El miembro trabajador de Colombia puso de relieve la preocupación por la discriminación entre los grupos mayoritarios y minoritarios en la industria. Las líneas aéreas, desconsiderando la calidad y la cantidad del trabajo, estaban recortando gastos a través de la adopción de medidas tales como la reducción del tiempo de descanso de la tripulación de cabina en vuelos a los Estados Unidos y Europa. Dadas las características particulares de la aviación civil, se habían adoptado normas específicas a modo de legislación, pero no se aplicaban necesariamente en la práctica. En consecuencia, la tripulación de cabina trabajaba en exceso y los períodos de descanso eran insuficientes, lo que les agotaba y menoscababa su productividad. Un estudio del Canadá demostró que los pasajeros se preocupaban en mayor medida por la seguridad, factor que debía considerarse a medida que avanzaba la reestructuración.
- 107.** El miembro trabajador de Sudáfrica recordó que el Convenio núm. 111 de la OIT, prohibía la discriminación en el empleo por motivos de raza, color, sexo, religión, etc., y que

constituía la base de la legislación de Sudáfrica sobre la igualdad en el empleo y la acción positiva. La legislación reconoce una discriminación histórica en el empleo contra las personas de raza negra, las mujeres y los discapacitados, inclusive en puestos de trabajo en el sector de la aviación como la ingeniería aeronáutica, el servicio técnico, los servicios de navegación del tráfico aéreo y la tripulación de cabina. Los acontecimientos del 11 de septiembre habían conducido a la adopción de medidas encaminadas a recortar los gastos en South African Airways, inclusive una estructura de gestión más plana (suprimiendo 70 empleos de gestión, 60 de los cuales eran ocupados por personas de raza negra), una moratoria en materia de contratación, en particular a través de la formación básica para pilotos e ingenieros, y despidos previstos de la tripulación de cabina. Esto se traducía en diferentes efectos basados en la distinción entre hombres y mujeres, y la raza, contraviniendo el Convenio núm. 111 de la OIT, la legislación nacional y la igualdad en el empleo. Debería hallarse un equilibrio adecuado entre las medidas encaminadas al recorte de gastos y la necesidad de contribuir a una mejora equitativa de las capacidades en la industria.

- 108.** El representante del Gobierno de Brasil tomó nota de los foros tripartitos creados en los últimos tiempos para discutir los cambios necesarios en el sector del turismo y la aviación civil en su país. Participaban en ellos los empleadores y trabajadores y los funcionarios estatales encargados de la planificación, la reglamentación y las finanzas. En una recomendación del Gobierno se determinó que la negociación colectiva era el mejor modo de llevar a la práctica el diálogo social. Aunque 700 trabajadores habían perdido sus trabajos en noviembre de 2001 como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre, el empleo se había incrementado en general durante todo el año. El Gobierno había introducido una nueva reglamentación para la cobertura del seguro de las compañías aéreas, mientras que se había obligado a algunas empresas a una reestructuración.
- 109.** El representante del Gobierno de Suiza describió la situación precaria de la flota de Swissair, que suspendió todos sus vuelos durante dos días después de los eventos del 11 de septiembre. En octubre de 2001 se estableció un grupo compuesto por representantes de la administración federal y cantonal, empleadores y trabajadores, para hacer frente a las consecuencias de la crisis al nivel del mercado de trabajo, inclusive el establecimiento de un centro de contratación para abordar el problema de los despidos — 4.000 trabajadores aproximadamente perdieron su empleo — y para apoyar la puesta en marcha de un plan social.
- 110.** El representante del Gobierno de Filipinas recordó la firme respuesta de su Gobierno ante el terrorismo y la solidaridad con los americanos junto con el resto del mundo como consecuencia de los ataques terroristas del 11 de septiembre. Estos habían alterado la vida cotidiana, conducido a una clara desconfianza de las personas hacia el transporte público y cambiado nuestras preocupaciones en materia de seguridad y protección. Incumbía a los gobiernos ofrecer soluciones a estos problemas. Debían intensificarse los esfuerzos para apoyar las declaraciones del presidente de la OACI y aplicar las recomendaciones de la OACI en materia de seguridad aérea, y apoyar asimismo el plan de acción adoptado por la 33.^a Asamblea de la OACI en 2001. Por su parte, el Gobierno de Filipinas había convocado una cumbre sobre seguridad en el sector de la aviación en la que participaron actores importantes de la industria, tras la cual se adoptaron resoluciones y planes sobre el manejo del cargamento, los blindajes, el servicio de vigilancia y otras medidas de precaución en materia de seguridad. Esto respondía a la convicción de que, si bien la seguridad era costosa, los accidentes podían ser aún más costosos.
- 111.** El representante del Gobierno de la India insistió, en primer lugar, en que el sistema de seguridad de la India era uno de los mejores del mundo, ya que el país se había visto obligado a hacer frente hace tiempo a amenazas terroristas; se habían introducido algunas mejoras, pero no se había efectuado una revisión drástica. En segundo lugar, señaló la necesidad urgente de adoptar recomendaciones para ayudar a los aeropuertos y a las

compañías aéreas cuya situación dominaba con demasiada frecuencia las deliberaciones posteriores a los acontecimientos del 11 de septiembre.

- 112.** El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que parecía haber consenso sobre algunos puntos:
- la aviación civil se trataba de una industria considerablemente cíclica con altibajos correspondientes en el empleo, pero con necesidades bien definidas en materia de capacidad — tanto en las aeronaves como en la fuerza de trabajo — para hacer frente a las oleadas de demanda;
 - el diálogo social con respecto al empleo en la industria era fundamental, siempre que estuviera orientado a la búsqueda de soluciones para los problemas de la industria y que no se limitara simplemente a una discusión, y que se basara en la reglamentación, procedimientos y costumbres locales;
 - debía definirse y establecerse claramente el interés público como principio rector en la búsqueda de soluciones mundiales en materia de seguridad del tráfico aéreo y de competencia equitativa.
- 113.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores convino con el Grupo de los Empleadores sobre la necesidad de un diálogo social que condujera a soluciones prácticas, así como sobre la conveniencia de establecer un sistema de alerta para identificar problemas. Los miembros sindicalistas no consideraban que existiera un modelo único correcto de diálogo social y estaban deseosos de aprender sobre otras formas, en particular las establecidas fuera de Europa. Estaban particularmente sorprendidos por la experiencia del diálogo en Swissair; y sugirieron que el modelo de plan social previsto por Swissair se extienda a todos los trabajadores, incluidos los que trabajan en África, y que los Estados de Air Afrique se inspiren en este ejemplo para favorecer a 4.000 trabajadores de Air Afrique. Hasta el momento, las discusiones habían girado en torno a las cuestiones que afectaban a las mujeres y los trabajadores minoritarios en la situación actual, pero sin llegar a conclusiones; la OIT podría contribuir al respecto, facilitando tanto un análisis más detallado como propuestas. Ante todo, debería incitarse a la industria a planificar su futuro de un modo significativo y colectivo.

Grupo 3

- 114.** El portavoz del Grupo de los Empleadores recordó la necesidad de un diálogo social de ámbito mundial que apuntara a soluciones. Aunque resultara ser una buena práctica en materia de recursos humanos y un factor importante para desarrollar un sentimiento de interés común dentro de una empresa, el diálogo social no podía ser un pretexto para que la dirección abdicara sus responsabilidades de gestión empresarial; convenía establecer un equilibrio entre estas responsabilidades y el diálogo social. El tratamiento de las consecuencias sociales de los despidos dependía de los gobiernos que tenían que establecer redes adecuadas de seguridad social. La formación y la adquisición de nuevas capacidades eran evidentemente importantes para el futuro, de la misma manera que la retención de los trabajadores calificados. Convendría intercambiar más información sobre las mejores prácticas respecto de muchas de estas cuestiones.
- 115.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores declaró que los sindicalistas no querían privar a los directivos de sus responsabilidades gerenciales. Querían que todas las categorías de trabajadores de la aviación civil gozaran de los mismos derechos de libertad de asociación y libertad sindical y de negociación colectiva que se plasmaban en los convenios de la OIT, incluido el derecho de huelga, al igual que en otras industrias del sector de los servicios. La OIT también debería promover una formación a largo plazo financiada por el

Estado para determinadas categorías de empleos con miras a subsanar la escasez continuada de determinadas categorías de mano de obra en la industria. La formación no debería considerarse como un costo sino como una inversión. Pese a ello, la mayor parte de los aprendices de piloto financiaban su propia formación — que podía costar hasta 100.000 libras esterlinas — reduciéndose así el acceso a este tipo de carreras de muchos candidatos potenciales y creándose así una situación atípica para la industria del transporte. La OIT también debería colaborar con la OACI y los Estados Miembros para armonizar normas mundiales sobre la formación y titulación para ocupaciones de seguridad y protección, aumentándose así la movilidad y el empleo.

116. El representante de la Comisión Europea facilitó información sobre los principios del diálogo social en Europa, que dependía de la adhesión mutua de los trabajadores y de los empleadores, reflejaba prácticas comunes en los Estados miembros y se llevaba a cabo dentro de un procedimiento continuo que consistía en:

- información: base del diálogo;
- consulta: procedimiento por el cual la CE consultaba con sus copartícipes;
- negociación: procedimiento por el cual los copartícipes sociales podían concertar acuerdos obligatorios;
- diálogo entre los copartícipes sociales y/o la CE.

Las categorías de diálogo social en Europa comprendían:

- a nivel de la empresa: consejos de empresa europeos;
- a nivel interprofesional: comisiones de diálogo social;
- a nivel sectorial: 26 comisiones sectoriales de diálogo cuyas actividades comprendían proyectos, intercambios de experiencias, declaraciones/opiniones comunes, principios comunes o códigos de conducta y acuerdos fehacientes.

El diálogo social sectorial era parte del marco institucional de la UE y se basaba en copartícipes que: estaban vinculados a un sector o categorías específicas organizados a nivel europeo; se reconocían como parte de las estructuras de coparticipación social de los Estados miembros; estaban facultados para negociar acuerdos y eran representativos de varios Estados miembros; y disponían de estructuras para conseguir una participación efectiva. Los grupos de presión y las organizaciones no gubernamentales no podían participar en estas estructuras. Las comisiones consultivas se distinguían de las estructuras de diálogo sectorial por el hecho de que podían integrar organizaciones o personas con conocimientos específicos sobre un tema y que formulaban opiniones sobre la política comunitaria, conservando plenamente la Comisión sus derechos de iniciativa.

117. Un observador de la ITF pidió que la formación y la adquisición de capacidades se reglamentaran por la legislación nacional y no se determinaran en función de la industria y su bienestar económico. La formación también debería ajustarse a normas de alto nivel y conducir a la concesión de títulos para mejorar la movilidad de la mayor parte de los auxiliares de vuelo que se titulaban actualmente, pero la UE había presentado una propuesta para que esta práctica se aplicara en toda la Comunidad; añadió que acogía con satisfacción el apoyo del Gobierno de Francia a la directiva sobre los auxiliares de vuelo.

118. Un observador de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) recalcó que la formación de los pilotos y de los ingenieros de vuelo era muy larga. Las previsiones con arreglo a las cuales la capacidad de las compañías aéreas

aumentaría en un 9 por ciento en 2003 significaban que esta formación debería haber empezado ya. Por otra parte, las calificaciones de los pilotos eran «perecederas» y era necesario mantenerlas. Asimismo, en muchos casos los transportistas de bajo costo no apoyaban esta actualización de los conocimientos y otros muchos se quedaban atrás, creándose así normas menos uniformes y un acceso reducido a la carrera de piloto. Todas las compañías aéreas deberían contribuir al logro de los objetivos de la formación con el apoyo del Estado para las inversiones necesarias.

- 119.** Un observador de la ITF contrastó la defensa de la flexibilidad del mercado mundial, la movilidad del capital y la libertad de la propiedad y la producción con la denegación de una armonización equivalente de los derechos de los trabajadores, incluida la movilidad. Se llegaba así a un dumping social y a una incapacidad para atender las necesidades a nivel mundial. La titulación de los auxiliares de vuelo presentaba un ejemplo muy claro: en la actualidad, las tripulaciones despedidas en diferentes países tropezaban con dificultades para conseguir un empleo en otra parte porque sus calificaciones no se convalidaban. Los mecánicos que habían perdido su empleo tampoco tenían la posibilidad de cruzar fronteras para conseguir un empleo. Los gobiernos europeos habían de reconsiderar su posición en materia de convalidación de títulos, que no resultaría muy costosa, y ampliar los derechos de movilidad para abarcar a los trabajadores — que eran uno de los pilares de la Comunidad Europea — por medio de sistemas como el sistema de titulación JAR.
- 120.** El portavoz del Grupo de los Empleadores estuvo de acuerdo en que la formación era una inversión pero no con la propuesta de que la OIT promoviera normas mundiales en materia de formación y titulación. Muchos empleadores tampoco estaban de acuerdo en que el diálogo social europeo pudiera aplicarse en otros países, habida cuenta de que tal diálogo había de adecuarse a las circunstancias locales. La cuestión de la titulación era europea ya que en las demás partes del mundo el principio que se aplicaba era el de los permisos de trabajo, cuestión que podría resolverse mejor en la OACI.
- 121.** Varios miembros trabajadores pusieron en tela de juicio el enfoque adoptado por los empleadores respecto de la formación. Por ejemplo, ¿por qué las normas de formación en materia de seguridad para los auxiliares de vuelo y los pilotos deberían ser diferentes en Africa, Europa o América, y por qué deberían existir normas mundiales para los mercados con exclusión de las cuestiones sociales y la formación? En particular, las normas relativas al transporte aéreo no podían regirse por el mercado. Por otra parte, la formación y la adquisición de nuevas capacidades deberían considerarse dentro del marco de la educación general y recibir subsidios. Sin recursos nacionales, los recursos para la formación no deberían monopolizarse como en el caso de los 11 Estados miembros de Air Afrique. Era indudablemente conveniente un intercambio más amplio de mejores prácticas pero ello dependía de mecanismos o instituciones de control para garantizar la evaluación, intercambio y aplicación de estas prácticas.
- 122.** En lo que se refiere al diálogo social, el miembro trabajador de Brasil expresó su satisfacción por las medidas adoptadas en el Brasil para crear foros de diálogo social. A pesar de ello, estas medidas no habían impedido que aumentaran las pérdidas de empleo — 4.000 en el período 2000-2001 y 2.000 más a principios de 2002 — como consecuencia de las cuales trabajadores se encontraban en la calle sin derecho a una indemnización o a prestaciones adecuadas. Algunas compañías brasileñas habían despedido a auxiliares de vuelo y los habían sustituido por personas contratadas con un salario equivalente a la cuarta parte del que cobraban, y se habían registrado intentos para intimidar a dirigentes sindicales. Los sindicalistas ya habían protestado contra estas prácticas pero el Gobierno brasileño había actuado como si no deseara modificar la legislación del trabajo.
- 123.** El miembro empleador de la India señaló que la formación y la adquisición de nuevas capacidades era un proceso continuo. Para evitar que fueran la primera actividad que se

suprimiera en caso de recesión, los gobiernos deberían prestar una asistencia financiera consistente, así como incentivos fiscales que redundaran en beneficio de los empleadores y de los trabajadores, particularmente en tiempos de crisis, al objeto de proteger y promover el capital humano.

- 124.** El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que las mejores prácticas eran muy diversas en el mundo, que resultaba difícil evaluar qué combinación de medidas arrojaba los mejores resultados y que ninguna de estas últimas podía adaptarse en todas partes. Según un estudio suizo, las medidas para luchar contra las tendencias cíclicas por medio de una participación en los beneficios en tiempos de bonanza y de una reducción de los costos en tiempos de crisis resultaban contraproducentes; se consideraba más prudente conservar algunos beneficios que pudieran utilizarse para reactivar las compañías aéreas en situaciones de crisis así como ciertas medidas de participación en los beneficios y abogó por un buen diálogo social y por el establecimiento de un clima de confianza en la materia.
- 125.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo en que no existía una solución única que se adecuara a todas las situaciones y estimó que era útil la lista establecida por el profesor Turnbull de las categorías de medidas que eran aceptables, inaceptables o aceptables solamente en tiempos de crisis con su debida adecuación a las circunstancias locales. Las mejores prácticas no podían imponerse por la fuerza; era más conveniente analizar los problemas cíclicos por medio de un diálogo social continuado sobre la mejor manera de mitigar los altibajos. Algunas medidas inaceptables para los trabajadores deberían evitarse mediante una planificación más adecuada para combatir los altibajos cíclicos. Estimó que las innovaciones y la creatividad significaban que las mejores prácticas se modificaban constantemente.

Grupo 4

- 126.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores recordó que la seguridad, la protección y la función de los factores humanos eran cuestiones esenciales en la industria: la Reunión tenía que garantizar medidas de seguridad y protección óptimas para el personal y los pasajeros. El Grupo de los Trabajadores estimaba que las normas de seguridad y protección habían de ser de alcance mundial sin fronteras ni eslabones débiles en la estructura de la industria. Normas mundiales requerían recursos, una aplicación eficaz y una formación adecuada.
- 127.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores también reconoció que la seguridad y la protección revestían una importancia capital en la industria aérea. La responsabilidad general en materia de seguridad en la industria incumbía a los gobiernos (como en el caso de otras industrias del transporte); la seguridad operacional incumbía a las compañías aéreas que habían de colaborar en forma colectiva y anticipada para garantizar la comodidad de los usuarios y mejorar las normas. Las medidas de seguridad para reducir los riesgos en la medida de lo posible y restablecer la confianza de los pasajeros no requerían solamente métodos sino también mejores inversiones en tecnología y personal.
- 128.** El miembro trabajador de Marruecos pidió que se tuviera en cuenta la salud en el trabajo ya que los espacios reservados para los pasajeros y las cabinas de mando no se mencionaban en la legislación sobre seguridad y salud. Instó a la OIT a que estudiara los efectos en la salud de los desfases horarios, los plaguicidas, las enfermedades infecciosas y la mala calidad del aire en los aviones, las radiaciones ionizantes y no ionizantes y los trabajos de la OMS sobre estas cuestiones. La OIT debería estudiar además los factores ergonómicos en los aviones. La OIT había de colaborar asimismo con la OACI sobre la protección jurídica contra los actos de violencia en el trabajo para el personal de tierra y de vuelo, incluido un acuerdo internacional sobre la «violencia en los vuelos».

-
- 129.** El miembro empleador de los Países Bajos recalcó el carácter primordial de las cuestiones de seguridad y protección del personal y de los pasajeros. En última instancia, su costo se cobraría a los pasajeros de manera que era esencial prevenir los retrasos o inconvenientes que pudieran afectarles. Algunos gobiernos se habían declarado en guerra contra el terrorismo; la aplicación de medidas de tiempos de guerra se comprendía de diferentes maneras pero tenían que evitarse las molestias que pudieran sufrir los usuarios y convenía aclarar las responsabilidades respectivas de los gobiernos y de las compañías aéreas en materia de seguridad y protección.
- 130.** Un observador de la ITF señaló que los trabajadores podían desempeñar un papel importante en la aplicación de las medidas de seguridad. El personal había de ser alentado a señalar las deficiencias de los sistemas de seguridad y protección. En algunos países, se amenazaban a los trabajadores con medidas de despido o de acción judicial cuando señalaban estos problemas. Citó un ejemplo, en el Reino Unido en que pilotos de línea aérea y controladores de tráfico aéreo habían señalado muchas infracciones a las normas. Ulteriormente, las investigaciones realizadas sobre los niveles de vuelo y las distancias entre vuelos habían conducido a la adopción de medidas para mejorar la seguridad en las condiciones de vuelo. Instó a la OIT a que colaborara con la OACI para incitar a las personas a señalar las deficiencias o fallos en las medidas de seguridad y protección y adoptar medidas correctivas apropiadas, así como para impedir que se aplicaran sanciones a las personas que señalaban tales problemas.
- 131.** El miembro empleador de Ghana estimó que la seguridad aérea incumbía a los gobiernos y que la lucha contra el terrorismo era una responsabilidad internacional. La OACI había estimado que las medidas de seguridad habían de adecuarse a los riesgos pero que medidas como el decomiso de cortaúñas y el acoso de los pilotos y las tripulaciones tenían que considerarse como reacciones grotescas, de la misma manera que era ilógico suprimir los cubiertos de metal y los vasos en las comidas servidas a bordo y continuar vendiendo cuchillos en franquicia arancelaria y bebidas en envases de vidrio en las salas de espera. Medidas de seguridad más estrictas habían en algunos casos aumentado los sentimientos de frustración y los temores de los pasajeros, y el «síndrome de pasajeros insubordinados» continuaba planteado un problema urgente. El costo de las medidas de seguridad había de ser cubierto por alguien y era difícil determinar de dónde tenían que proceder los recursos necesarios para aplicación de estas medidas en los países en desarrollo. La instalación de puertas a prueba de bala en las cabinas de mando resultaría difícil y costosa y el recurso a «guardias» en los vuelos era problemático. Se precisaban recursos financieros para sufragar los gastos de equipo, mantenimiento y formación en la materia para armonizar las reglas del juego. Recordando que una seguridad total exigía el apoyo de la comunidad en general, estimó que sistemas excelentes de seguridad en los aeropuertos y los aviones no ofrecían ninguna garantía contra misiles o cohetes militares. Refiriéndose con más detalle a la financiación, un miembro empleador de Perú afirmó que la OIT debería recomendar a los países y la comunidad financiera internacional la posibilidad de suscribir convenios de conversión de deuda externa para invertir dichos montos en «seguridad de la aviación civil», puesto que esto permitiría a corto plazo la puesta en marcha inmediata de procedimientos y estrategias de seguridad, en aquellos países de menores recursos financieros, lográndose a corto plazo recuperar la confianza en el sector del transporte aéreo, el aumento de pasajeros y carga, y los demás beneficios multiplicadores de esta industria y del turismo en general.
- 132.** El miembro trabajador de los Países Bajos, observador de la AEI, observó que no se había hecho mención alguna de las causas mismas del terrorismo y cómo se podría poner fin a él, con la salvedad del comentario del representante gubernamental de Filipinas. Hasta que no se resolviera este delicado problema, y ello exigía una cooperación muy estrecha entre los países, el mundo seguiría viviendo atemorizado. Si bien resultaba ilusorio creer que podría existir una protección total contra un determinado grupo de terroristas, los gobiernos tenían

una responsabilidad, que consistía en tomar medidas apropiadas a fin de proteger a los pasajeros y al personal de todo acto ilegal en todo medio de transporte. Deberían crear y hacer cumplir un mínimo de medidas de seguridad y protección en todos los medios de transporte, independientemente de que el transportista fuera de propiedad privada o estatal. Se debería hacer un llamamiento a las Naciones Unidas para eliminar las causas mismas del terrorismo, ya que era muy probable que la inversión destinada a acabar con este problema aportara mayores beneficios que la inversión destinada a proteger al mundo entero contra el terrorismo. Con vistas a promover el diálogo social sobre esta cuestión, las compañías aéreas y otros empleadores de la aviación civil deberían estar dispuestos a permitir la asistencia de sus trabajadores en diferentes foros sobre seguridad y protección.

- 133.** El representante gubernamental de Kenya sostuvo que había que eliminar todas las causas de la inseguridad, no sólo las del terrorismo. Habitualmente, los actos delictivos podrían ser una amenaza igualmente desastrosa para la aviación civil. Entre otros factores humanos que también podrían contribuir a crear inseguridad, figuran las tensiones en el lugar de trabajo y en el hogar, las revueltas, las huelgas, la adicción a las drogas, los pasajeros indisciplinados, las diferencias políticas y las ideologías. Es poco probable que los métodos tradicionales como las máquinas de rayos X, los detectores de metales o los perros adiestrados para detectar sustancias prohibidas, sean capaces de detectar estas causas. Si bien los gobiernos eran totalmente responsables de reducir o eliminar la inseguridad, empleadores, trabajadores y gobiernos desempeñaban una labor colectiva en la búsqueda de una solución a problemas que podrían ocasionar inseguridad en la aviación. Se elogiaron los esfuerzos realizados por la OACI para crear un fondo internacional para la seguridad de la aviación.
- 134.** Un observador de la IFATCA estimó que la presente recesión del tráfico aéreo sólo era temporal: las tasas de crecimiento anuales del 5 por ciento tenían que dar sus frutos, a pesar de que era posible que las previsiones de la duplicación del tráfico de 1997 no se lograran hasta 2020. Pese a ello, el objetivo seguía siendo mantener la seguridad aérea en los niveles actuales, teniendo en cuenta que la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos consideraba que la siguiente década sería testigo de la pérdida, como media, de una aeronave comercial a la semana, simplemente debida al incremento del tráfico aéreo. La OIT y la OACI deberían llevar a cabo urgentemente un estudio conjunto acerca de las repercusiones de las prácticas de protección, la liberalización económica, las nuevas tecnologías, la desregulación y la reestructuración en la aviación civil, y las consecuencias que tenían en cada categoría de trabajador.
- 135.** El representante gubernamental de Ghana declaró que, antes del 11 de septiembre, la seguridad de su país era suficientemente adecuada para que la FAA de los Estados Unidos considerara que sus aeropuertos internacionales respondían a los criterios de la categoría 1 de su clasificación, lo cual permitía a las aeronaves de Ghana volar directamente a Estados Unidos. Las demandas adicionales de seguridad hechas después del 11 de septiembre habían puesto a prueba la capacidad financiera del país. Puesto que el objetivo real de los ataques terroristas estaba destinado a países en lugar de empresas, los gobiernos de los países en desarrollo estaban dispuestos a asumir su responsabilidad en lo tocante a la seguridad aérea, pero la escasez de recursos planteaba un obstáculo, además de que a menudo entre las condiciones impuestas por los países donantes figuraba la prohibición de solicitar recursos para respaldar proyectos vinculados con la aviación. Puesto que cada aeropuerto internacional se había convertido en el eslabón de una cadena mundial, las medidas de seguridad debían ser igualmente eficaces en todos los aeropuertos para evitar que hubiera eslabones débiles en el sistema. Ghana respaldó la idea de crear un fondo de seguridad aérea que permitiera a todos los países renqueantes adquirir las tecnologías más avanzadas y ofrecer formación que garantizaran medidas de seguridad adecuadas.
- 136.** El miembro trabajador de Colombia hizo énfasis en que el personal de cabina era responsable de la seguridad de los pasajeros. Además de las constantes condiciones de

estrés, el espacio cerrado de la aeronave exponía a los tripulantes a agentes biológicos que podían provocar una amplia gama de enfermedades relacionadas con el trabajo, y servicios médicos muy competentes deberían hacer un seguimiento de estos trabajadores. También se debería aportar una aclaración sobre las normas relativas a las horas de trabajo y descanso para los tripulantes y los pilotos, y debería evitarse que las compañías aéreas interpretaran las normas de manera demasiado flexible, como sucedía en la actualidad. Era necesario reconocer los elevados riesgos que entrañaba el trabajo a bordo de aeronaves y examinar la posibilidad de adelantar la edad de jubilación. La posibilidad de sufrir un accidente aéreo era un riesgo esperado y que asumía el tripulante de vuelo al realizar su labor. Sin embargo, las legislaciones actuales no contemplaban a los auxiliares de vuelo como profesionales de alto riesgo o riesgo máximo.

- 137.** El representante gubernamental de los Estados Unidos recordó la nueva ley sobre seguridad en aviación de su país, aprobada en noviembre de 2001 y que entró en vigor la semana anterior. La ley exigía la inspección de todos los equipajes facturados en todos los 429 aeropuertos comerciales de los Estados Unidos. Otras disposiciones de dicha ley incluían la federalización de miles de máquinas de registro de equipajes de mano por rayos X, y su formación para que contribuyeran en mayor medida tanto a la seguridad en aviación como a la prestación de servicios a los pasajeros. El establecimiento del grupo de trabajo tenía por objeto disponer de un grupo de personas muy calificadas y formadas para realizar su trabajo, e inspirar el respeto de los viajeros. Se ofrecería a los especialistas en máquinas de registro de equipajes de mano por rayos X una carrera profesional atractiva, inclusive una serie de oportunidades de trabajo y de promoción estimulantes. La Administración Federal de Aviación (FAA) había hecho públicas la semana anterior unas directivas para formar a los miembros de la tripulación para que pudieran hacer frente a posibles amenazas, en particular secuestros, tal como exigía la ley. Se había concedido a las líneas aéreas 60 días para incorporar las directivas de la FAA en sus programas de formación, sobre la base de las cuales debía impartirse formación a los miembros de la tripulación en un plazo de seis meses. Su delegación deseaba corregir un punto en la nota informativa elaborada por la OIT para la Reunión de reflexión del mes de octubre y que había circulado nuevamente con ocasión de la presente Reunión, donde se señalaba claramente que durante mucho tiempo, la seguridad en aviación en los Estados Unidos había sido un punto débil en el sistema aeronáutico mundial. Si bien era indudable que podrían introducirse mejoras en la seguridad aérea en los Estados Unidos, y que la nueva ley suponía un reconocimiento de este hecho, a nivel general, la seguridad en aviación en los Estados Unidos era buena.
- 138.** Un observador de la IFATCA insistió en el papel que desempeña el factor humano en la seguridad, lo que durante mucho tiempo había preocupado a su organización. La falta de personal dedicado al control del tráfico aéreo en la actualidad había conducido a un uso excesivo del tiempo de trabajo extraordinario, con el riesgo consecuente que implicaba la fatiga del controlador. La OIT debería estudiar el marco regulador para el tiempo de trabajo del personal auxiliar de vuelo y los demás tripulantes, el personal de tierra y los controladores del tráfico aéreo.
- 139.** Un observador de la IFT señaló que a menudo no se cumplían las normas en materia de seguridad y protección debido a unos reguladores débiles. Los gobiernos nacionales deberían mejorar el control que ejercen sobre los reguladores, reforzando al mismo tiempo sus capacidades en términos de personal especializado, para que puedan hacer frente a una carga de trabajo cada vez mayor. En vista de la mundialización, se había hecho necesaria una buena coordinación entre los reguladores nacionales e internacionales, y debería considerarse la posibilidad de un regulador mundial de las cuestiones principales para la seguridad de todo el sistema, como, por ejemplo, el tiempo de trabajo.

-
- 140.** Otro observador de la IFATCA advirtió que al impulsarse la seguridad no debía permitirse que se desconsideraran los derechos cívicos fundamentales. La OIT debería asegurar que éstos, inclusive el derecho a la intimidad de los trabajadores en aviación, fueran respetados en la investigación de seguridad.
- 141.** El portavoz del Grupo de los Empleadores acogió con beneplácito toda medida encaminada a mejorar la seguridad y la protección en el sector, a condición de que tuviera por objeto aumentar la confianza de los clientes al igual que la conveniencia para los mismos. Todas las medidas deberían evitar imponer cargas financieras adicionales al sector.
- 142.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores felicitó a los Estados Unidos por los esfuerzos desplegados por el país tras los acontecimientos del 11 de septiembre, particularmente en materia de seguridad. No era frecuente que los sindicatos felicitaran a los empleadores y los gobiernos, pero el Grupo de los Trabajadores había quedado gratamente sorprendido, en particular al escuchar que la fuerza de trabajo que estaba contratándose estaría orgullosa de prestar sus servicios, ya que el trabajo era de gran dificultad y a menudo de baja categoría. Se esperaba que otros países siguieran el ejemplo de los Estados Unidos. La seguridad no conocía límites; era fundamental la consistencia en toda la red de aviación para evitar enlaces débiles en la cadena. Debía considerarse en este contexto la posición de los países en desarrollo con respecto a la ayuda que necesitaban para cumplir las normas unificadas. Los gobiernos también deberían promover la independencia y la integridad de los reguladores nacionales de seguridad en aviación. Los trabajadores habían presentado propuestas para abordar las cuestiones de salud y seguridad de los trabajadores en aviación. Con respecto al tiempo de trabajo extraordinario, era necesario considerar que la productividad y la eficiencia de los trabajadores disminuirían a medida que aumentara el tiempo de trabajo, lo que iría en menoscabo del servicio, la seguridad general y operacional.

Consideración y adopción del proyecto de informe y del resumen final del Presidente

- 143.** En su octava sesión, la Reunión adoptó el presente informe y resumen final del Presidente.

Ginebra, 25 de enero de 2002.

(Firmado) Embajador J.J. Elmiger,
Presidente.

Discursos de clausura

El Secretario General insistió en las diferentes características de la Reunión: unos procedimientos más flexibles para alentar un debate más libre y la apertura del mismo a la participación de todos los Estados Miembros. Si bien la Oficina había facilitado un informe, así como presentaciones expertas, las intervenciones de los propios participantes habían contribuido notablemente a la comprensión general de las cuestiones y a mejorar la forma de abordar las mismas. Era sorprendente el acuerdo general sobre la importancia de la contribución de la aviación civil a las economías nacional y mundial, así como el vínculo entre el crecimiento económico mundial y la evolución del tráfico aéreo. Los acontecimientos del 11 de septiembre sólo precipitaban una crisis en un sector ya vulnerable. Se precisaban soluciones, tanto a largo como a corto plazo, para la estabilidad, la rentabilidad y el empleo. Los efectos en el empleo de la ralentización económica combinada y los acontecimientos del 11 de septiembre habrían sido más graves de no haberse desplegado esfuerzos para evitar despidos. Era necesario difundir y adaptar a las necesidades y circunstancias locales las mejores prácticas discutidas en la Reunión. Era preciso seguir adoptando medidas en materia de formación y de complemento de formación, de seguridad general y operacional, y de seguridad y salud en el trabajo. En el debate se había demostrado la importancia que todas las partes concedían al diálogo social, no sólo como instrumento para hacer frente a la crisis, sino como proceso continuo para una relación positiva y a largo plazo entre trabajadores y empleadores, en la que los gobiernos desempeñaban un papel de apoyo. Confiaba en que la Reunión hubiera establecido las bases para un diálogo duradero. Respondiendo a las solicitudes presentadas, la OIT cooperaría y colaboraría más estrechamente con las organizaciones internacionales pertinentes, incluidas la OACI y las instituciones financieras internacionales, para promover la consulta tripartita, así como un diálogo social y técnico continuo.

El Sr. Hodges (representante del Gobierno de Canadá y Presidente del Grupo Gubernamental) expresó el agradecimiento de su Grupo al Presidente y a la Secretaría por haber contribuido al éxito de la Reunión. Felicitó a todos los participantes del Grupo de Trabajo por sus esfuerzos y su cooperación con respecto a las Recomendaciones, observando, no obstante, que no podría hablarse de pleno éxito hasta que los logros de la Reunión se tradujeran en mejoras reales en los países respectivos de los delegados.

El Sr. Mölleney (Presidente del Grupo de los Empleadores) observó que la crisis del 11 de septiembre y sus repercusiones eran un hecho ineludible. Sin embargo, la Reunión había ayudado a establecer las bases para hacer frente a las mismas, subrayando al mismo tiempo que no podían abordarse estos efectos sin considerar otros cambios en el sector. Aunque algunos participantes, tras regresar a sus países, no estuvieran totalmente satisfechos con los compromisos alcanzados con respecto a algunas cuestiones, era importante que las decisiones de la Reunión se tradujeran en acciones reales. En representación de su Grupo, expresó su agradecimiento al Presidente por el modo en que había dirigido las actividades de la Reunión, y por su ayuda prestada para hallar el modo de abordar todas las cuestiones. También dio las gracias a la OIT por la organización, la infraestructura y los grandes esfuerzos desplegados con ocasión de la Reunión.

El Sr. Ryde (Presidente del Grupo de Trabajadores) afirmó que los procedimientos de la semana habían confirmado una cuestión que él siempre tuvo muy clara durante sus años de trabajo en el sector de la aviación como sindicalista, es decir, el carácter especial de la industria y de las personas que trabajan en la misma. Las conclusiones finales que acababan de establecerse constituían una sólida base para mejorar el sector de la aviación en su conjunto. Los trabajadores agradecían el número y la calidad de representantes gubernamentales en la Reunión, ya que demostraban su compromiso con el sector.

Expresaban igualmente su agradecimiento a los empleadores por su enfoque práctico durante la Reunión. Si bien no había sido posible salvar las diferencias, era útil que se hubieran identificado en la Reunión, tanto los ámbitos en que persistían dichas diferencias como los motivos. Aunque el documento final no satisficiera a todas las partes con respecto a todas las cuestiones, todas estaban satisfechas con algún aspecto y su aplicación sería útil para el sector. El enfoque de todos los participantes en la Reunión había sido serio y comprometido. Se apoyaban las solicitudes de ayuda presentadas por los países en desarrollo para hacer frente a las demandas adicionales impuestas por el 11 de septiembre, en particular en vista de la dimensión mundial de la aviación. El Grupo de los Trabajadores se unió a los demás grupos al expresar su agradecimiento al Presidente, la Secretaría y los intérpretes por los grandes esfuerzos desplegados, merced a los cuales la Reunión había podido concluir sus actividades.

El Presidente tomó nota del espíritu particular de la Reunión, propio de la aviación civil, es decir, una predisposición y una capacidad especiales para la apertura y el diálogo social, al igual que una franqueza en las negociaciones raramente observada en una reunión de la OIT de tan alto nivel. Todos los participantes se habían esforzado por asegurar que la Reunión no se trataba simplemente de una sucesión de discursos, sino de una auténtica reunión con resultados prácticos. Habían demostrado una gran capacidad para llegar a un consenso, lo que no siempre resultaba fácil en las reuniones tripartitas, y señaló que había sido un honor para él presidir la Reunión. Dio las gracias a todos los participantes y a la Secretaría, incluidas las personas que trabajaban en primer plano, por los resultados excepcionales de la Reunión. También pidió a la Secretaría que diera las gracias a los expertos por sus presentaciones, que habían permitido a los participantes conocer mejor las cuestiones en juego, así como a los intérpretes, por haber logrado que todos los participantes pudieran comunicarse efectivamente. Deseando a todos un feliz regreso a sus hogares, el Presidente cerró la Reunión tripartita sobre la aviación civil: consecuencias sociales y en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre de 2001.

Anexo

Resumen final del Presidente

Consideraciones generales ¹

1. La Reunión tomó nota de que la aviación civil constituye una contribución muy importante para las economías mundiales y nacionales. También tomó nota del vínculo existente entre el crecimiento económico mundial y el desarrollo del tráfico aéreo. Se reconoció que la aviación facilita una infraestructura importante que redunde en el interés público, inclusive para los países insulares, sin litoral, dependientes del turismo y menos desarrollados, así como para países geográficamente extensos. Toda solución — ya sea a corto, medio o largo plazo — debería considerar la situación extraordinaria a la que se enfrentan estos países.
2. La industria de la aviación depende de los flujos de caja y se caracteriza por una demanda cíclica. La industria de las líneas aéreas presta un servicio nacional e internacional fundamental que generalmente sólo ha logrado una rentabilidad mínima en «años prósperos», incluso en los países donde la industria ha alcanzado importantes economías de escala.
3. El sector es una fuente importante de empleo directo e indirecto, incluyendo en muchos sectores relacionados (hoteles, turismo y viajes).
4. La Reunión convino en que la industria ya estaba atravesando momentos difíciles antes del 11 de septiembre, al experimentar la ralentización económica mundial.
5. Se reconoció la inexistencia de un mercado de aviación único, así como la necesidad de sobreponerse a los efectos sobre los países, los segmentos de mercado y los sectores relacionados. No obstante, la crisis afectaba a toda la industria del transporte aéreo. Se señaló que algunos operadores del sector habían obtenido resultados positivos y beneficios, en particular en las líneas aéreas de bajo coste.
6. La Reunión tomó nota de la labor desplegada por otras organizaciones internacionales con respecto a las cuestiones relacionadas con la aviación, en particular la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Reconoció el papel de la OACI en la promoción de la seguridad y la protección en la aviación civil. Requería una mejor coordinación entre las organizaciones, basada en sus mandatos respectivos, para evitar la duplicación del trabajo. Las recomendaciones de la presente Reunión deberían presentarse a los órganos competentes de la OACI.
7. La Reunión reconoció que la existencia de una aviación civil dinámica servía al interés público. La disponibilidad de servicios de transporte aéreo y el acceso a los mismos podían constituir un motor poderoso para el desarrollo económico nacional y redundar en beneficio del público en su conjunto independientemente de si cada uno de sus componentes fuera o no fuera usuario de tales servicios. Por consiguiente, los intereses de la seguridad general y operacional del público exigen que los Estados desempeñen un papel activo en la protección y mantenimiento de una infraestructura de aviación civil. Por otra parte, el interés económico nacional requiere velar por que la infraestructura de la aviación civil ofrezca una capacidad adecuada para el crecimiento de la industria aeronáutica.

Desafíos

Estabilidad: cómo lograr mayor estabilidad

8. Hubo consenso con respecto a la necesidad de hallar soluciones para que la industria recuperara su estabilidad, ingresos y beneficios, protegiera sus conocimientos y siguiera invirtiendo en la mejora

¹ Del 29 al 30 de octubre de 2001 se celebró una Reunión de reflexión sobre las repercusiones de la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001. El resumen del Presidente en dicha reunión contenía una serie de conclusiones confirmadas en la presente Reunión.

de la infraestructura. La estabilidad a largo plazo del sector es muy importante desde el punto de vista tanto regulador como económico.

9. Deberían alentarse en la medida de lo posible la intervención y asistencia estatales, así como la ayuda internacional.
10. Actualmente, la cuestión más importante es recuperar la confianza de los pasajeros. El establecimiento de más medidas de seguridad y de otro tipo podría ayudar a atraer nuevamente a los pasajeros y a la pronta recuperación de la industria.

El control de los efectos en el empleo

11. La Reunión tomó nota de que, antes del 11 de septiembre, algunas líneas aéreas ya habían comenzado a anunciar despidos o habían establecido planes para hacer frente a la fase de contracción de la industria.
12. Los efectos en el empleo de la recesión cíclica junto con los sucesos del 11 de septiembre fueron significativos, provocando la pérdida de unos 400.000 empleos y afectando a todos los segmentos de la industria del transporte aéreo — por ejemplo, compañías aéreas, aeropuertos, servicios de navegación aérea, compañías fabricantes de equipo, empresas de restauración e instalaciones de aparcamiento y de alquiler de coches.
13. Además, se adoptaron otras medidas con respecto a las políticas de recursos humanos, tales como la congelación de plantillas, los contratos temporales no renovables, la jubilación anticipada voluntaria, los despidos voluntarios u obligatorios, la reducción del tiempo de trabajo y los recortes salariales o la congelación salarial. Estas medidas son en su mayor parte de carácter temporal, pero podrían seguir aplicándose hasta el 2003 o hasta que la industria logre recuperarse.

Formación y adquisición de nuevas capacidades

14. Se subrayó la necesidad de formación y de adquisición de nuevas capacidades, tanto en el interés de los trabajadores como de las empresas. Corresponde a los gobiernos, incluso dentro del marco de la OACI, la responsabilidad de establecer normas de seguridad general y operacional, así como normas de formación. Los recortes laborales continuos y a largo plazo han afectado y pueden seguir afectando a algunas de las categorías profesionales, inclusive la tripulación de cabina, los controladores del tráfico aéreo y los ingenieros aeronáuticos titulados.

Reestructuración

15. La crisis actual es el resultado de una combinación de los cambios estructurales con que se enfrenta la industria, el carácter cíclico de sus actividades y los sucesos del 11 de septiembre. Estructuras inteligentes, eficaces y sostenibles y los cambios en los reglamentos aplicables al sector requieren una comprensión común.

Seguro

16. La Reunión reconoció que la inexistencia de un seguro eficaz contra los riesgos de guerra equivaldría a un cierre forzoso completo del sistema aeronáutico mundial a finales de septiembre de 2001. Solamente una intervención estatal permitiría establecer medidas para llenar este vacío y ofrecer una cobertura alternativa, mientras siguen progresando las labores para encontrar soluciones permanentes a nivel nacional, regional e internacional. Por desgracia, muchas de las medidas adoptadas para colmar este vacío expirarán en las próximas semanas o meses, a pesar de no haberse concluido los esfuerzos para hallar medidas de sustitución eficaces y permanentes.

Seguridad general y operacional

17. La aplicación de normas armonizadas de seguridad general y operacional representa un desafío mundial. Los gobiernos, los interlocutores sociales y otras partes interesadas han de desempeñar un papel importante en las cuestiones de seguridad general y operacional. Sin embargo, la elaboración y aplicación de reglamentos relativos a la seguridad incumben a los gobiernos dentro del marco de las instituciones internacionales pertinentes.

-
18. El fortalecimiento de una cultura de la seguridad general y operacional en todos los segmentos de la aviación por medio de actividades de formación y adquisición de nuevas capacidades para los empleados permitirán restablecer la confianza de los pasajeros en la industria. Ello contribuirá a su vez a estabilizarla.
 19. Las cuestiones de seguridad y costos requieren una buena gestión y los gobiernos han de asumir responsabilidades adecuadas para defender al público contra los actos de terrorismo en la aviación. Sin embargo, cabe reconocer que la aplicación de medidas adicionales de seguridad impondrá a la industria de la aviación civil costos adicionales considerables. Sería oportuno reconocer que tales medidas deberían financiarse con recursos adecuados.

Salud y seguridad de los trabajadores en el sector de la aviación

20. El personal de vuelo está expuesto a riesgos de seguridad y salud relacionados en particular con actos de violencia por parte de pasajeros. El personal de vuelo debería recibir una formación adecuada que garantice su seguridad y convendría establecer una protección jurídica contra pasajeros insubordinados, lo que exigirá igualmente el apoyo apropiado de las autoridades de control.

Diálogo social

21. Se entiende que el diálogo social comprende todos los tipos de negociación, consulta o sencillamente intercambio de información entre los representantes de los gobiernos, de los empleadores y de los trabajadores sobre cuestiones de interés común relativas a la política económica y social. Este diálogo puede ser ya sea bipartito o tripartito y concertarse a todos los niveles: lugar de trabajo, empresa o nivel nacional, regional e internacional.
22. La determinación de los niveles en los que el diálogo social ha de llevarse a cabo, las partes interesadas, su adhesión al procedimiento, la formación para una participación efectiva en el mismo, la posible necesidad de modelos regionales o nacionales son condiciones previas todas esenciales para un diálogo social eficaz y transparente.
23. Se reconoció que los cambios en la industria, cuando fueran necesarios — estabilidad, reestructuración, seguridad general y operacional —, habían de considerarse por medio de un diálogo social eficaz, transparente, centrado en el logro de resultados y productivo que reflejara las condiciones existentes y las que pudieran preverse.

Mejores prácticas

24. La Reunión consideró que no existía un modelo único de «mejores prácticas» y que ninguno se podía adaptar suficientemente a las circunstancias y necesidades de los diferentes países. Las mejores prácticas no son estáticas; se debería llevar un seguimiento de estas actividades y se deberían compartir las experiencias. Se pretendía que la aplicación de las mejores prácticas en tiempos de crisis fuera de forma temporal y que posiblemente éstas no fueran adecuadas en circunstancias normales. Las políticas de recursos humanos de carácter social podrían ayudar a desarrollar políticas de recursos humanos a largo plazo y dinámicas, mediante las cuales se podría crear una confianza entre la dirección y los trabajadores.

Recomendaciones

Principios y derechos fundamentales

25. Los trabajadores y los empleadores de la aviación civil deberían acogerse a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, en especial la libertad de asociación y la libertad sindical y el derecho de negociación colectiva.

Seguridad general y operacional

26. Los gobiernos, los interlocutores sociales y otras partes interesadas han de desempeñar un papel importante en las cuestiones de seguridad general y operacional. Los gobiernos han de asumir la responsabilidad de la seguridad general y operacional de sus ciudadanos y han de velar por que se

apliquen medidas de seguridad apropiadas en la industria de la aviación, con arreglo, según corresponda, a las normas y métodos recomendados de la OACI y sus directrices. Por otra parte, con iniciativas como la emprendida por la OACI para constituir un Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS) pueden contribuir a mejorar la seguridad general en la industria, en especial en los países en desarrollo que no tienen la posibilidad de financiar los costos de mejoras en este campo.

27. Debería reconocerse el papel importante que los trabajadores y los empleadores de la aviación desempeñan en la seguridad general y operacional. La función de algunas categorías de trabajadores, por ejemplo, los auxiliares de vuelo y el personal de tierra, incluidos los controladores de tráfico aéreo, podría fortalecerse con una formación y la concesión de licencias con base en normas armonizadas a nivel mundial en las que se tengan en cuenta las normas de la OACI relativas a determinadas categorías de trabajadores ².

Seguridad y salud en el trabajo

28. En los casos en que no exista una protección específica de la aviación, la legislación amplia y los reglamentos sobre seguridad y salud en el trabajo deberían aplicarse a todos los trabajadores de la aviación civil, incluido el personal de vuelo.

Formación y adquisición de nuevas capacidades

29. Existen diversas posibilidades de ofrecer oportunidades alternativas de empleo y de adquisición de nuevas capacidades que deberían aprovecharse, así como adoptarse disposiciones que permitan conservar a largo plazo una mano de obra muy calificada. Los gobiernos deberían tener presente la posibilidad de financiar la formación y la adquisición a largo plazo de nuevas capacidades para todas las categorías de trabajadores y esta financiación tendría que considerarse como una inversión en la industria nacional de la aviación. Debería fomentarse la cooperación internacional para impartir formación.
30. Los gobiernos, a través de la OIT y la OACI, deberían considerar el establecimiento de normas mínimas armonizadas a nivel mundial para la formación de todas las ocupaciones sensibles en materia de seguridad general y operacional aérea, promoviendo así mejores oportunidades de continuación en el empleo, así como la conservación de las calificaciones en un mercado de trabajo de la aviación en vías de ampliación.

Efectos diferentes para hombres y mujeres

31. Todas las partes interesadas deberían adoptar las medidas adecuadas para hacer frente a los efectos diferentes de la situación actual de la industria para hombres, mujeres y minorías, en especial con respecto a la segregación profesional y de diferenciación contractual.

Reestructuración

32. Debería garantizarse la evolución ordenada en los servicios del transporte aéreo, en el marco de la OACI y de sus principios de soberanía y reciprocidad, al objeto de facilitar la participación de todas las naciones en la prestación y el disfrute de beneficios económicos procedentes de los servicios proporcionados por el sector de la aviación.

Diálogo social

33. Para contribuir al desarrollo de una industria de la aviación flexible en el siglo XXI, convendría promover el diálogo social a nivel del lugar de trabajo y de la empresa y a nivel nacional, regional e internacional. El diálogo social sobre la aviación civil en Europa ofrece un modelo de esta naturaleza. Sin embargo, circunstancias diferentes pueden requerir enfoques diferentes.

² El Grupo de los Trabajadores consideraba que la concesión de licencias debería ser el sistema que permitiría lograr los objetivos especificados en este párrafo, pero no se llegó a un consenso sobre su inclusión.

-
34. El diálogo social ha permitido encontrar soluciones innovadoras y de carácter social a la crisis, pero aún queda mucho por hacer. El diálogo social debería implicar que todos los accionistas dispusieran de información sobre la situación de la compañía. Se debería basar en los buenos deseos y tratar de minimizar todas las posibles consecuencias sociales negativas. La cooperación y el diálogo entre los interlocutores sociales y con los gobiernos son primordiales para este fin. El Gobierno debería ser un interlocutor activo en el diálogo social, según proceda, y el diálogo social debería constituir un proceso continuo.
 35. Tendrían que establecerse o fortalecerse foros tripartitos de diálogo social en la aviación a nivel nacional y regional con miras a conseguir la participación de los interlocutores sociales en el desarrollo de una política nacional de aviación.

Función de los gobiernos

36. Los gobiernos deberían reconocer el papel esencial de interés público que desempeña la aviación civil en la economía mundial y atribuirle un lugar apropiado en la planificación estratégica nacional o regional.
37. Los gobiernos deberían incentivar la celebración de consultas entre los interlocutores sociales de la aviación civil en todos los niveles.
38. Con el fin de promover la estabilidad industrial, las políticas sociales de los gobiernos deberían garantizar prestaciones de desempleo, seguros médicos, formación y complemento de formación a los empleados en situación de excedencia y a los trabajadores desempleados.
39. Los gobiernos podrían prestar apoyo (incluida la subvención) para cubrir los gastos en materia de seguridad y seguros, y evitar así que los ajustes perjudicaran a las condiciones de trabajo y provocaran una reducción de empleos. Se insta enérgicamente a los gobiernos a que extiendan todas las medidas para colmar el vacío, al objeto de permitir que transcurra un tiempo suficiente para hallar soluciones permanentes al problema del seguro ante el riesgo de guerra.
40. Los gobiernos deberían seguir asegurando la independencia y la integridad de los reguladores de la seguridad aérea nacional.
41. Los gobiernos deberían seguir garantizando que sus autoridades nacionales en materia de aviación disponen de los medios y recursos necesarios para la supervisión y aplicación eficaces de todos los componentes de una industria cada vez más global pero también fragmentada.
42. Los gobiernos, a través de sus actividades en el ámbito nacional, y en coordinación con la OACI, deberían estudiar la posibilidad de instaurar una protección jurídica y un medio eficaces para luchar contra la violencia que sufre en el trabajo el personal de vuelo, incluidos un examen sobre las cuestiones de competencia jurisdiccional y el establecimiento de requisitos y procedimientos de seguridad.
43. Los gobiernos deberían garantizar que se protegen los derechos fundamentales de los trabajadores de la aviación, incluido el derecho a la intimidad, y que se respetan en los casos en que dichos empleados son objeto de un examen minucioso por razones de seguridad dado el carácter delicado de su empleo.

Mejores prácticas

44. Se debería intercambiar y difundir ampliamente la información sobre el recurso a las mejores prácticas relativas a políticas de recursos humanos de carácter social. Dichas prácticas podrían consistir en lo siguiente; por ejemplo, jubilación voluntaria anticipada, licencia de estudios y/o excedencias voluntarias. En tiempos de crisis, también se pueden tener en consideración las siguientes medidas; por ejemplo, ajustes de los horarios de trabajo, no transferencia de personal en régimen de prueba a contratos plenos, supresión voluntaria, interrupción de la contratación y/o pago de bonificaciones.

Actividades de la OIT

45. La OIT debería:
 - a) investigar más detenidamente los efectos del 11 de septiembre en la aviación civil de los países en desarrollo y asegurar la difusión de los resultados a que se llegue;

-
- b) emprender, conjuntamente con la OACI, un estudio urgente de los efectos en el empleo y las prácticas de seguridad debido a la reestructuración de la industria aeronáutica;
 - c) en colaboración con los gobiernos nacionales y las organizaciones internacionales, acopiar datos sobre el empleo en la industria, desglosados por sexo y minorías, y en la medida de lo posible, asegurar la difusión de los resultados a que se llegue;
 - d) recopilar datos y llevar a cabo investigaciones sobre salud y seguridad en el trabajo específicas de la aviación en el marco de sus programas existentes en este ámbito³;
 - e) promover, conjuntamente con la OACI, otros reguladores de la seguridad y un «enfoque de los factores humanos» en el campo de la seguridad que aumente en la medida de lo posible la calidad de los recursos humanos en términos que influyan en el rendimiento de las funciones de seguridad y protección;
 - f) 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;
 - g) participar a través de una delegación del Consejo de Administración, en la reunión preparatoria de la Conferencia de la OACI sobre el transporte aéreo en el mundo prevista para marzo de 2003, así como en esta misma Conferencia;
 - h) establecer un foro estratégico tripartito de carácter reducido y permanente para prestar asesoramiento sobre sus actividades en el sector considerado.

³ El Grupo de los Trabajadores consideró que esta investigación debería abarcar los efectos en la salud de las diferentes zonas horarias, los efectos de las radiaciones ionizantes cósmicas, de la desinfección de las aeronaves y los vaporizadores pesticidas, de la violencia y el estrés, del diseño ergonómico de los mostradores de embarque, de la fatiga, del tiempo de trabajo y de la calidad del aire de la cabina de las aeronaves. No se llegó a un acuerdo sobre su inclusión.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Representative of the Governing Body
of the International Labour Office
Représentant du Conseil d'administration
du Bureau international du Travail
Representante del Consejo de Administración
de la Oficina Internacional del Trabajo

S. E. M. Jean-Jacques Elmiger, Ambassadeur, Secrétariat d'Etat à l'Economie, SECO, Berne

Members representing governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

ARGENTINA ARGENTINE

Sr. Eduardo Varela, Consejero, Misión Permanente de Argentina en Ginebra

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr. Tony Wheelens, Assistant Secretary International, Aviation Division, Department of Transport and Regional Services, Canberra

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Lloyd Brodrick, First Secretary, Permanent Mission of Australia in Geneva

AUSTRIA AUTRICHE

Ms. Iris Dembscher, Head of International Social Policy Unit, Federal Ministry of Economic Affairs and Labour, Wien

BAHRAIN BAHREÏN BAHREIN

Mr. Hisham Alkhalifa, Ministry of Transportation, Civil Aviation Affairs, Assistant Under-Secretary for Airport Services, Bahrain

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Ahmed Nemat Ali, Director of Air Transport, Civil Aviation Affairs, Bahrain

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M. Bernard Leemans, Conciliateur social, Administration des relations collectives de travail, ministère de l'Emploi et du Travail, Bruxelles

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sr. Gilson Assis Dayrell, Adviser to the Executive Secretary, Ministry of Labour and Employment, Brasilia
Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Sra. Maria Lucia Di Iorio Pereira, Secretaria de Relaciones del Trabajo, Ministerio de Trabajo y Empleo,
Brasilia

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

Mr. Ngoe Njasawaka Ndoh, Sous-directeur, Sureté et base aérienne, Cameroon Civil Aviation Authority,
Yaoundé

CANADA CANADÁ

Mr. Tom Hodges, Director, Human Resources Development, Federal Mediation and Conciliation Service, Calgary

CAPE VERDE CAP-VERT CABO VERDE

Sr. Carlos Alberto Brazao C.L. Monteiro, Instituto da Aeronáutica Civil, Administrador de Instituto da
Aeronáutica Civil, Santiago

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Sra. Salette Fatima Ferreira Santos, Consejero tecnico Superior (Administração Pública), Civil Aviation
Authority, Santiago

CHINA CHINE

Mr. Liu Zhi Hong, Deputy Director, Department of Training and Personnel, Civil Aviation Administration of
China, Beijing

COLOMBIA COLOMBIE

Sr. Jairo Enrique Vásquez Cardona, Director de Recursos Humanos, Unidad Administrativa Especial de
Aeronáutica Civil, Ministerio de Transporte, Bogotá

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Luis Gerardo Guzmán Valencia, Ministro Consejero, Misión Permanente de Colombia en Ginebra

COMOROS COMORES COMORAS

Mr. Youssouf Idjihadi, Responsable de la Sûreté/Sécurité aéroportuaire, ministère des Transports, Moroni

**DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DEL CONGO**

Mme Marie Omanga Opunga, Assistante du ministre chargée des Transports aériens, ministère des Transports et
des Communications, Kinshasa

DOMINICAN REPUBLIC RÉPUBLIQUE DOMINICAINE REPÚBLICA DOMINICANA

S.E. Sr. Federico A. Cuello Camilo, Embajador, Misión Permanente de la República Dominicana en Ginebra

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr. Mamdouh Mohamed Heshmat, Chairman, Civil Aviation Supervisory Authority, Cairo

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Alaa Roushdy, First Secretary, Permanent Mission of Egypt in Geneva

FRANCE FRANCIA

M. Jean-Marc Gerlier, Contrôleur général, Inspection générale du travail des transports, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, La Défense

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Jean-Pierre Berthet, Inspection générale du travail des transports, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, La Défense

Mme Catherine Lapeyre, Chargée de Mission, Sous Direction branches et entreprises,

Ministère de l'Emploi et de la Solidarité, Paris

Mme Dominique Marchant, Adjoint au Chef, Division travail et emploi, Direction générale de l'aviation civile, Paris

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Valentin Klotz, Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Peter Päßgen, Permanent Mission of Germany in Geneva

GHANA

Mr. Ellis Hugh-Tamakloe, Senior Planning Officer (Aviation), Ministry of Roads and Transport, Accra

HUNGARY HONGRIE HUNGRÍA

Mr. Balazs Enyedy, Director General, Prime Minister's Office of Hungary, Miniszterelnoki Hivatal Privatizacios Titkarsag, Budapest

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Zoltán Varga, Director General, Ministry of Economics Affairs, Budapest

INDIA INDE

Mr. Anurag Goel, Joint Secretary, Ministry of Civil Aviation, New Delhi

INDONESIA INDONESIA

Mr. Ade Padmo Sarwono, First Secretary, Permanent Mission of Indonesia in Geneva

ITALY ITALIE ITALIA

M. Luigi Trento, Direzione Generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Roma

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Antonio Triola, Direttore Relazioni e Problemi Economici Internazionali, Roma

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr. Masaya Ojika, Counsellor, Permanent Mission of Japan in Geneva

KENYA

Mr. Charles N. Kimemia, Chief Air Transport Officer, Kenya Government Civil Aviation and Meteorological Department, Ministry of Transport and Communication, Nairobi

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. John Wanyanga, Assistant Director Int. Affairs, Directorate of Civil Aviation, Nairobi

Mr. Ephraim Waweru Ngare, Counsellor, Permanent Mission of Kenya in Geneva

REPUBLIC OF KOREA RÉPUBLIQUE DE CORÉE REPÚBLICA DE COREA

Mr. Sung-Ki Yi, Labour Attache, Permanent Mission of the Republic of Korea in Geneva

KUWAIT KOWEÏT

Mr. Mohammad Abdullrahem, Chief of International Relations Division, Air Transport Department, Directorate General of Civil Aviation, Safat

LATVIA LETTONIE LETONIA

Mr. Martins Pavelsons, Third Secretary, Permanent Mission of Latvia in Geneva

LEBANON LIBAN LÍBANO

Mlle Rola Noureddine, Premier Secrétaire, Mission permanente du Liban à Genève

LITHUANIA LITUANIE LITUANIA

H.E. Mr. Algimantas Rimkunas, Ambassador, Permanent Representative, Permanent Mission of Lithuania in Geneva

LUXEMBOURG LUXEMBURGO

M. Jean Zahlen, Premier conseiller de Gouvernement, Ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

Adviser and Substitute/Conseillère technique et suppléant/Consejera técnica y suplente

Mme Nadine Welter, Attachée de Gouvernement, ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Gary Tunsch, Inspecteur principal, Ministère du Travail et de l'Emploi, Luxembourg

MALTA MALTE

Ms. Catherine Tabone, Group Head International Affairs, Ministry of Social Policy, Air Malta, Luqa

MOROCCO MAROC MARRUECOS

Mme Siham Bouassa, Conseiller, Mission permanente du Maroc à Genève

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sra. Socorro Rovirosa, Ministro, Misión Permanente de México en Ginebra

MYANMAR

Mr. Tun Ohn, Counsellor, Permanent Mission of Myanmar in Geneva

PERU PÉROU PERÚ

Sra. Eliana Beraún, Segunda Secretaria, Misión Permanente de Perú en Ginebra

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Fernando Reynaldo, Director, Civil Aviation Training Centre, National Civil Aviation Security Secretariat (NCASS), Paranaque City

Adviser/Conseillère technique/Consejera técnica

Ms. Regina Irene P. Sarmiento, Labor Attaché, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

PORTUGAL

Sr. José Tomás Baganha, Vogal do Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), Lisboa

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. José Manuel Rocha Pimental, Conseiller, Tap-Air Portugal, Lisboa

RUSSIAN FEDERATION FÉDÉRATION DE RUSSIE FEDERACIÓN DE RUSIA

Mr. Yuri Romanenko, Executive Secretary, Commission of the Russian Federation for ICAO, Ministry of Transport, Moscow

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Armen A. Papoyan, Expert for International Relations, State Civil Aviation Authority (SCAA), Ministry of Transport, Moscow

SAUDI ARABIA ARABIE SAOUDITE ARABIA SAUDITA

Mr. A. Saleh, Presidency of Civil Aviation, Security of International Organization, Jeddah

SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA

Mr. G. Selepe, Director, Air Transport Regulation, Department of Transport, Pretoria

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Alfonso Moron Merchante, Inspector de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Sra. Pilar Vicente Sanz, Directora de Programa, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid

Sr. Rodrigo García Conde, Misión Permanente de España en Ginebra

SRI LANKA

Mr. G.S. Withanage, Senior Assistant Secretary (Civil Aviation), Ministry of Transport, Highways and Civil Aviation, Colombo

SWITZERLAND SUISSE SUIZA

M. Peter Gasser, Secrétariat d'Etat à l'Economie (SECO), Direction du travail, marché du travail et assurance-chômage, Berne

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

M. Georges Panchard, Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Affaires internationales et sûreté, Berne

M. Antoine Lukac, Employé scientifique, Secrétariat d'Etat à l'Economie (SECO), Berne

THAILAND THAILANDE TAILANDIA

Mr. Kamjorn Nakchuen, Minister Counsellor, Permanent Mission of Thailand in Geneva

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. N. Balankura, Second Secretary, Permanent Mission of Thailand in Geneva

TUNISIA TUNISIE TÚNEZ

M. Habib Mekki, Sous-directeur du transport aérien, Direction générale de l'aviation civile, Ministère du Transport, Tunis

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Mr. Mustafa Yesil, Head of Flight Standards Department, Directorate of General Civil Aviation, Ministry of Transport, Ankara

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

M. Umit Yucekan, Aeronautical Engineer, Directorate General of Civil Aviation, Ankara

UNITED ARAB EMIRATES EMIRATS ARABES UNIS EMIRATOS ARABES UNIDOS

Mr. Salem Almuhairi, Director of International Affairs, Ministry of Labour and Social Affairs, Dubai

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Robert Hagen, Labor Attaché, United States Permanent Mission in Geneva

VENEZUELA

Sra. Madai Hernández, Consejera, Misión Permanente de Venezuela en Ginebra

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. William Santana, Primer Secretario, Misión Permanente de Venezuela en Ginebra

YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE

Ms. Anka Vojvodic, Assistant Minister, Federal Ministry of Labour, Belgrade

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Milah Jetic, Counsellor, Federal Ministry of Labour, Belgrade

Mr. Aleksandar Radovanovic, Counsellor, Permanent Mission of Yugoslavia in Geneva

Members representing the Employers

Membres représentant les employeurs

Miembros representantes de los empleadores

Mr. Maxwell O. Arthur, Director, Strategic Planning, Ghana Civil Aviation Authority, Accra

Mme Olga Marie-Louise Barla, Directeur de l'administration et du personnel, Cameroon Airlines, Douala

Mr. Paul E. Chün, Vice-President Industrial Relations, KLM Royal Dutch Airlines, GP Amstelveen

Mr. Michael Eizenberg, Industrial Relations Manager, Qantas Airways Limited, Sydney

Mr. Michael Yao Foli, Chief Pilot, Ghana Airways Ltd., Accra

Ms. Rose Gidongo, Director Personnel and Administration, Civil Aviation Authority Uganda, Kampala

Ms. Denise E. Harvill, Director, International Human Resources, United Airlines, Chicago II.

Mr. Patrick J. Heinke, Senior Director, Labour Relations, Air Canada, St. Laurent Québec

Mr. Igor Kurinnoi, Director-General, Congress of Russian Business Circles, Moscow

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Ramstyam K. Maksutov, Deputy Director-General, Congress of Russian Business Circles, Moscow

Mr. Isaiah Dzincisai Maturure, Human Resources Director, Civil Aviation Authority of Zimbabwe, Harare

Mr. John M. Meenan, Senior Vice-President, Industry Policy, Air Transport Association of America Inc., Washington

Mr. Matthias Möllene, Executive Vice-President Human Resources, Swissair Group, Zurich

Mr. Harold Radjkoemar Ramdhani, Vice-President, Suriname Trade and Industry Association, Paramaribo

Sr. Luis Razquín, Jefe, Unidad Relaciones Internacionales, IBERIA, Líneas Aéreas de España, Madrid

M. Pierre Rocheron, Directeur, Affaires sociales internationales, Air France, Roissy

Sra. Patricia Siles Alvarez, Directora, Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, Callao

Mr. Harry Sillfors, Director Administration and Human Resources, SAS Scandinavian Airlines System, Stockholm

Mr. G.P. Srivastava, General Manager (P&HRD), Pawan Hans Helicopters Ltd., New Delhi

Ms. Maryse Tremblay, Senior Counsel, Labour and Employment, Air Canada, Station Airport, Dorval Quebec

Mr. Xavier Van-Der-Donckt, People and Organization Support Manager, British Airways Plc, Harmondsworth, Middlesex

Members representing the Workers

Membres représentant les travailleurs

Miembros representantes de los trabajadores

Mr. Adoté Ghandi Akwei, Secrétaire général, Syndicat des travailleurs des compagnies de navigation maritimes, aériennes et de transit (STRANAVITTO), Lomé

Ms. Pornpimon Ahrens, Thai Airways International Union (TAIU), Bangkok

Sr. Pedro Azambuja, Federação Nacional dos Aeronautas e Aeroviários (FNAA), Rio de Janeiro

Mr. Fred Bruggeman, Secretary-General, Aircraft Engineers International, Capelle a/d Yssel

Sra. Alicia Castro, Secretaria General/Vicepresidenta /Diputada Nacional, Asociación Argentina Aeronaut, Buenos Aires

Mr. Eddie Chew, President, Singapore Airlines Staff Union, Singapore

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros técnicos

Mr. Mohan Retna, Vice-President, Singapore Airlines Staff Union, Singapore

Mr. Roy Pek, Assistant General Secretary, Singapore Airlines Staff Union, Singapore

Mr. Kenny Chipato, International Transport Workers' Federation (NAWU), Harare

M. Jan Coolbrandt, Secrétaire, Fédération internationale des organisations syndicales du transport (FIOS CCOD), Bruxelles

Mr. Junichi Ishikawa, President, Japan Federation of Aviation Industry Unions (Koku-Rengo), Tokyo

Mr. Andrew Maswanganye, South African Transport and Allied Workers Union (SATAWU), Johannesburg

Sra. Liliana Matéus, Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACDAV), Bogotá

Mr. Stephen Morash, Chairperson Board of Trust – Flight Attendant, CUPE Airline Division, Ontario

Mr. Bhavish Munboth, Fédération internationale des organisations syndicales du transport, AMSLEU, Vacoas

Ms. Lioudmila Novikova, Chairman, Trade Union Committee, Moscow

Ms. Ilona Ritter, Vereinte Dienstleistungs Gewerkschaft, Berlin

Mr. George Ryde, Assistant Secretary, Aviation and Marine Engineers Association (AMEA), Auckland

M. Mohamed Sardy, Membre du bureau national, Union Marocaine du Travail (UMT), Casablanca

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Taibi Yakouty, Union Marocaine du Travail, Royal Air Maroc, Casablanca

Ms. Linda White, Assistant National Secretary, Australian Services Union (ASU), Carlton South

Mr. Mustafa Yagci, Turkish Civil Aviation Union, Hava-Is, Istanbul

Mr. Zhao Yansong, Vice-President, Civil Aviation Workers' Trade Union of China, Beijing

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr. Liu Jiyong, Division Chief, International Liaison Department, All-China Federation of Trade Unions, Beijing

Others Autres Otros

Representatives of United Nations, specialized agencies
and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées et
d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos
especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

European Commission

Commission européenne

Comisión Europea

Mr. De Vos Koen, Administrator, Brussels

Mr. Manuel Sanchis, Principal Administrator, Brussels

International Civil Aviation Organization (ICAO)

Organisation de l'aviation civile internationale

Organización de Aviación Civil Internacional

Mr. Christian Eigl, Regional Director Europe, Neuilly

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Mr. Alberto Gabriele, Economic Affairs Officer, Geneva

Mr. Iddo Dror, Research Assistant, DITC Intern., Geneva

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

Aircraft Engineers International (AEI)

Mr. Fred Bruggeman, Secretary-General, Capelle a/d Yssel

Airports Council International (ACI)

Mr. Alexander Strahl, Secretary-General, Geneva

Mr. Paul Behnke, Director, Economics and Security, Geneva

European Cockpit Association (ECA)

Mr. Giancarlo Crivellaro, General-Secretary, Brussels

International Air Transport Association (IATA)

Association du transport aérien international

Asociación de Transporte Aéreo Internacional

Mr. Koki Nagata, Vice-President, International Relations, Geneva

Mr. Peter Morris, Chief Economist, Hounslow, Middlesex

International Confederation of Free Trade Unions (IFCTU)

Confédération internationale des syndicats libres (CISL)

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Mr. Dan Cunniah, Director, Geneva Office, Geneva

Ms. Anna Biondi, Assistant Director, Geneva Office, Geneva

Mr. Jerry Zellhoefer, AFL-CIO European Representative, Paris

International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)

Fédération internationale des associations de pilotes de ligne

Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea

Mr. Rick Brennan, Chairman Industrial Committee, Arnham, Surrey

International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA)

Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien

Federación Internacional de las Asociaciones de Directores del Tráfico Aéreo

Ms. Sophie Billaud, Liaison Officer to International Organizations, Yverdon-les-Bains

Ms. Ruth Marlin, Managing Director, Washington

Mr. Douglas Churchill, Executive Vice-President Professional, Montreal

Mr. Marc Baumgartner, Executive Vice President Europe, Geneva

International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations (IFATSEA)

Fédération internationale des associations de l'électronique de sécurité du trafic aérien

Mr. Iain Findlay, Executive Secretary, London

Mr. Michel Bryand, ILO Liaison Officer, Prangins

International Federation of Business and Professional Women

Fédération internationale des femmes de carrières libérales et commerciales

Federación Internacional de Mujeres de Negocios y Profesionales

Ms. Conchita Poncini, Coordinator, Troinex/Geneva

International Federation of Trade Unions of Transport Workers

Fédération internationale des organisations syndicales du personnel des transports (FIOST)

Federación Internacional de Sindicatos del Personal del Transporte

M. Erik Aarts, Section aviation civile, CNV Bedrijvenbond, Hoofddorp

International Federation of University Women

Fédération internationale des femmes diplômées des universités

Federación Internacional de Mujeres Universitarias

Ms. Katherine Hagen, Versoix

Ms. Conchita Poncini, Coordinator, Troinex/Geneva

International Organisation of Employers (IOE)

Organisation internationale des employeurs

Organización Internacional de Empleadores (OIE)

Mr. George James, Adviser, Cointrin/Geneva

Mr. Brent Wilton, Senior Adviser, Cointrin/Geneva

Mr. Heiko Lange, Executive Vice-President, Airline Personnel Directors Conference, Frankfurt

Mr. K. Manfred Merz, c/o Lufthansa German Airlines, Cologne

Mr. Stephen Schofield, General Manager Industrial Relations, Qantas Airways Limited, Sydney

International Transport Workers' Federation (ITF)

Fédération internationale des ouvriers du transport

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Ms. Sandra Fernandes, Director, Portuguese Cabin Crew Trade Union (SNPVA), Lisbon

Mr. Francisco Cruz, Vice-President, Portuguese Cabin Crew Trade Union (SNPVA), Lisbon

Sr. Antonio Sánchez, Madrid

Sr. Enrique Carmona Fernández, Madrid

Mr. Kemal Ülker, Responsible for the External Relations, Turkish Civil Aviation Union (Hava-Is), Istanbul

Mr. Laurence King, Chairman Air Traffic Controllers, Prospect UK Union, London

Mr. Tim Lyle, National Secretary, Transport and General Workers' Union (TGWU), London

Mr. Randall Weiland, National Air Traffic Controllers Association (NATCA), Burlington KY

Mr. Joel Brown, National Air Traffic Controllers Association (NATCA), ICAO Liaison to Headquarters, Washington, DC

Ms. Nicola Dias Pereira, British Airways Employees Union, Mumbai

Mr. Bent Gehlsen, Chairman, Cabin Union Denmark (CUD), Kastrup

Mr. Stavros Giannopoulos, Cabin Crew Union of Olympic Airways (EISF), Athens

Ms. Katerina Fassoula, The Flight Attendants Union (EISF), Athens

Mr. Iacopo Prissinotti, Unionist, Confederazione Italiana Sindacali Lavoratori (FIT-CISL), Rome

Ms. Megumi Hasunuma, Federation of Aviation Industry Unions (IFAIU), Tokyo

Ms. Anupama Malik, General Secretary, British Airways Employees Union (BAEU), New Delhi

M. Alain Placidet, Fédération nationale des syndicats des transports (CGT), Montreuil

Sra. Ivonne Ortegón Cardozo, Asociación Colombiana de Auxiliares de Vuelo (ACDAV), Bogotá

Mr. David Cockroft, General Secretary, London

Mr. Shane Enright, Aviation Secretary, Civil Aviation Section, London

Mr. Ingo Marowsky, Assistant Secretary, Civil Aviation, London

Mr. Joe Magee, Air Traffic Services Adviser, Surrey

Ms. Brenda O'Brien, ETS Assistant General, Brussels

Union Network International (UNI)

Mr. Bob Ramsay, Head, Property Services, Nyon

World Confederation of Labour

Confédération mondiale du travail (CMT)

Confederación Mundial del Trabajo (CMT)

Mme Béatrice Fauchère, Représentante permanente, Genève

World Federation of Trade Unions

Fédération syndicale mondiale (FSM)

Federación Sindical Mundial (FSM)

Sra. Aída Avella, Representante Permanente, Ginebra

Sr. Luis Narváez García, Asesor Jurídico, Ginebra