



ASAMBLEA — 38° PERIODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo — Política

CONSECUENCIAS NEGATIVAS DE LA CONSTANTE LIBERALIZACIÓN: TENDENCIA HACIA LAS “BANDERAS DE CONVENIENCIA” AL ESTILO DEL SECTOR MARÍTIMO

(Presentada por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF))

RESUMEN

Este documento revisa las principales consecuencias de la desreglamentación y liberalización de la aviación, haciendo especial hincapié en los trabajadores/as del transporte del sector de la aviación civil y la creciente aparición de escenarios de “banderas de conveniencia” en el sector de las aerolíneas de la industria aeronáutica. Además, examina en detalle las lecciones principales de la ATConf/6 en este sentido, y subraya dos principios importantes: la implantación de salvaguardas básicas para la seguridad y protección y el reconocimiento del papel de los trabajadores/as de la aviación.

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

- instar a la OACI a incorporar en cualquier programa de trabajo futuro un reconocimiento explícito de que los trabajadores/as de la aviación son uno de los colectivos cuyos intereses deben ser considerados al evaluar toda recomendación o directriz propuesta;
- instar a la OACI a cooperar con otras agencias de las Naciones Unidas, en particular la OIT, para realizar un seguimiento adecuado de las conclusiones del reciente Foro de Diálogo Mundial de la OIT sobre las Consecuencias de la Crisis Económica Mundial para la Industria de la Aviación Civil; e
- instar a la OACI a continuar su enfoque inclusivo, velando por que todos los grupos de interés de la industria aeronáutica puedan contribuir y compartir un compromiso hacia los resultados de sus asambleas y el trabajo de la OACI, envolviendo a la ITF y las asociaciones profesionales pertinentes en cualquier trabajo futuro relacionado con la liberalización de la propiedad y del control en el sector de la aviación (escenarios BDC) en el seno de la OACI, según se indica en el documento A38-WP/71 (*regulación económica del transporte aéreo internacional*) art.4.4.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección medioambiental y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Referencias:</i>	El material de referencia de la ATConf/6 está disponible en www.icao.int/meetings/atconf6 A38-WP/71

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación sindical internacional de sindicatos de trabajadores/as del transporte. Comprende 654 organizaciones sindicales independientes que representan a 4,5 millones de trabajadores/as del transporte en 151 países. Es una de varias Federaciones Mundiales de Sindicatos aliadas con la Confederación Sindical Internacional (CSI). La ITF representa a más de 617.000 trabajadores/as de la aviación civil en todo el mundo y habla en nombre de los trabajadores y trabajadoras de la aviación alrededor del mundo.

1.2 El objetivo de este documento es repasar las lecciones de la desreglamentación y liberalización de la aviación hasta la fecha; identificar los principios principales acordados en la VI Conferencia Mundial del Transporte Aéreo (ATConf/6); y hacer recomendaciones concretas y prácticas para responder a las necesidades e intereses de un grupo importante de personas interesadas en la industria del transporte aéreo internacional que con demasiada frecuencia son olvidadas o ignoradas en los debates en torno a la desreglamentación y liberalización, es decir, los trabajadores/as del transporte de la aviación civil.

2. LAS LECCIONES DE LA DESREGLAMENTACIÓN Y LIBERALIZACIÓN DE LA AVIACIÓN

2.1 Como la ITF informó a la ATConf/6 (WP/99), es cada vez más evidente que las aerolíneas bajo liberalización están reestructurando de manera creciente sus operaciones para reflejar los escenarios marítimos clásicos de las “banderas de conveniencia”.

2.2 La ITF, como organización multimodal, tiene experiencia íntima de las consecuencias del “cambio de pabellón” en el sector marítimo. De hecho, la ITF inventó el término “banderas de conveniencia” en 1958. En dicho sector, la “separación” de la propiedad, de la nacionalidad y de los estándares de control de la seguridad ha permitido a algunos armadores imponer a sus trabajadores/as las normas y condiciones de empleo más bajas posibles y relajar al máximo los estándares de control de la seguridad de sus operaciones.

2.3 En el sector marítimo, se puede cambiar el pabellón de un buque o de una flota a países (incluidos países interiores sin tradición marítima) que ofrecen evasión fiscal, normas y condiciones de trabajo y de seguridad de bajo coste y medidas de control de la seguridad y de inspección inadecuadas. El “cambio de pabellón” es impulsado generalmente por el deseo de ahorrar gastos (incluido el pago de menos impuestos) o de eludir el control regulador efectivo por el Estado en el que reside la propiedad beneficiaria del buque o de la flota. Representa la liberalización máxima de la regulación. Si un armador no está de acuerdo con las disposiciones del regulador, cambia de pabellón y elige una bandera más conveniente o complaciente.

2.4 Hoy día, es sorprendente el número creciente de paralelismos presentes entre el sector de la aviación civil y el sector marítimo tradicional por lo que respecta a los escenarios de cambio de pabellón. Existe un número cada vez mayor de registros offshore de aeronaves de la aviación civil, mientras que también existen registros offshore de aeronaves privadas. La razón de estos registros offshore radica en la bajada de los impuestos directos e indirectos (por ejemplo, el IVA en Europa es del 20,5% en comparación con una tasa cero en algunos registros), la reducción de los costes de seguro y de la burocracia.

2.5 Las aerolíneas están esgrimiendo los argumentos de los “cielos abiertos” para elegir creativamente si quieren ser reguladas y supervisadas por un reglamento local o nacional, abriendo el

sector de la aviación civil al riesgo de dumping social, dumping de la seguridad y una reducción del control, dado que los reguladores no deberían “competir” por el registro de una aeronave.

2.6 Como consecuencia, la sostenibilidad de la industria del transporte aéreo está ahora en peligro con el desconcierto creciente y la oposición de los trabajadores/as a estas prácticas de los empleadores.

3. LAS CONCLUSIONES DE LA ATCONF/6

3.1 Basándose en este historial de desreglamentación y liberalización de la aviación, una de las prioridades de la ITF ha sido mitigar los peores efectos de las consecuencias negativas para la seguridad y economía de los trabajadores/as y los pasajeros del sector de la aviación.

3.2 Durante la ATConf/6, la ITF no fue la única en expresar preocupación por la aparición de las “banderas de conveniencia” en la industria del transporte aéreo, o plantear preguntas sobre la capacidad de las estructuras reguladoras nacionales para proporcionar un control efectivo de la seguridad de los operadores del transporte aéreo y empresas multinacionales en proceso de globalización.

3.3 Como consecuencia, la Conferencia concluyó: “la liberalización es un medio y proceso, no un fin. El objetivo de la evolución reguladora es crear un entorno favorable en el cual el transporte aéreo internacional pueda crecer y prosperar de forma ordenada, eficiente, económica y sostenible, sin comprometer la seguridad y protección, respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales” (2.1 3.1.b). Este asunto es ahora más urgente que nunca ya que algunas de las peores características de las operaciones de “banderas de conveniencia” se están volviendo cada vez más frecuentes en el sector de la aviación.

3.4 Junto con el uso de las prácticas BDC en el sector de la aviación civil, hay muchos asuntos serios que debatir ante la Asamblea y todos los grupos de interés se enfrentan a numerosos retos en los años venideros. La ITF cree que estos retos se cumplirán mejor mediante el enfoque inclusivo adoptado por la OACI, un enfoque que asegura que todos los grupos de interés del sector de la aviación puedan contribuir y compartir un compromiso hacia los resultados de esta Asamblea y el trabajo de la OACI.

3.5 Las recomendaciones de la Conferencia indican que “cada Estado puede elegir su propio camino y ritmo en el proceso de liberalización de la propiedad y el control de la compañía aérea, y que la seguridad y protección siguen teniendo una importancia primordial en cualquier cambio regulador. Asimismo, debería prestarse la debida atención a los intereses de todos los grupos de interés, incluidos los intereses de la fuerza laboral” (2.2.3.1.c).

3.6 Recomendaciones de la Conferencia:

- a) “c) La OACI debería empezar a trabajar en la creación de un acuerdo internacional dirigido a liberalizar la propiedad y el control de las compañías aéreas, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad y protección, el principio de la reciprocidad, la necesidad de permitir una adaptación gradual y progresiva con salvaguardas, la necesidad de tener en cuenta las experiencias regionales, los requisitos de las diversas leyes nacionales de los Estados, y las repercusiones para todos los grupos de interés, incluida la fuerza laboral”; y

- b) “d) La OACI debería implicar a todas las partes interesadas en la creación del acuerdo internacional y consultar con expertos, Estados, grupos de interés del sector de la aviación y organizaciones interesadas” (2.2/1 c) y 2.2/1d)).

3.7 Además, el documento A38-WP/71 presentado por el Consejo de la OACI manifiesta: “la Organización dialogará y cooperará con los Estados miembros, la industria, las organizaciones internacionales y otros grupos de interés con objeto de promover el objetivo del desarrollo económico del transporte aéreo. Fomentará la colaboración con otras organizaciones internacionales para tratar los asuntos emergentes de interés común en el campo del transporte aéreo” (4.4).

4. CONCLUSIÓN

4.1 A la vista del debate anterior, se podrían sacar las conclusiones siguientes:

- a) desde 2000, se ha estado utilizando de forma creciente y repetida a los trabajadores y trabajadoras del transporte aéreo como primera piedra de choque para amortiguar las consecuencias de la desreglamentación y liberalización, las fluctuaciones cíclicas de la actividad económica y los choques externos en la industria, a menudo con consecuencias sociales devastadoras;
- b) existe cada vez más evidencia de que las aerolíneas en proceso de liberalización están reestructurando gradualmente sus operaciones para reflejar los escenarios marítimos clásicos de las “banderas de conveniencia”; y
- c) ante estos acontecimientos, deberían reconocerse los aspectos de seguridad y protección de la liberalización y la necesidad de que participen todos los grupos de interés en la evolución de la reglamentación económica de la industria y que se adopte una visión más equilibrada de los aspectos sociales, de seguridad y de protección de la desreglamentación y liberalización de la aviación.