

## Resumen del Presidente

La Reunión de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre congregó a expertos de los gobiernos, de los empleadores y de los trabajadores, así como a expertos independientes y de esa industria. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo convocó la Reunión de reflexión de dos días (29 y 30 de octubre de 2001) en la sede de la OIT en Ginebra con objeto de efectuar intensas discusiones acerca de las repercusiones que está teniendo la crisis sobre la aviación civil. Todos los comentarios formulados por los participantes se recogerán en el informe sobre la Reunión. Además, los participantes destacaron los siguientes puntos.

### Las repercusiones

Los acontecimientos del 11 de septiembre no son comparables a ningún otro choque experimentado por la industria hasta la fecha. Han tenido efectos excepcionales, sin precedentes, devastadores e inmediatos sobre todos los segmentos que la componen (líneas aéreas, proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos, servicios de mantenimiento y de preparación de comidas, etc.), con consecuencias económicas y sociales imprevisibles. Cabe suponer que esta industria tarde años en recuperar el nivel que tenía antes del 11 de septiembre de 2001.

Esta crisis ha llamado la atención sobre la importante contribución que hace el sector de la aviación civil a las economías nacionales y mundial. Según datos publicados, existe una estrecha relación entre el crecimiento de la economía mundial y el crecimiento del tráfico aéreo. En efecto, el sector de la aviación civil proporciona una infraestructura económica esencial para todos los países, en particular los países sin litoral, insulares y otros países menos adelantados y es un sector de interés público. La industria de la aviación civil es una de las más reglamentadas y es el modo de transporte más seguro. El producto que vende es, por naturaleza, perecedero y, de hecho no se presta para conservar existencias. La demanda de transporte aéreo es cíclica y la mano de obra constituye una proporción importante de sus costos totales de explotación. La aviación civil da empleos directos e indirectos a toda una gama de sectores conexos. Una aeronave operacional proporciona entre 150 y 250 empleos directos y por cada empleo directo de las aerolíneas hay un empleo indirecto adicional.

La industria de la aviación civil ya se encontraba en dificultades económicas antes de los acontecimientos del 11 de septiembre, pues había sido afectada por la recesión de la economía mundial, primero en los Estados Unidos y luego en otras partes del mundo. La

---

drástica disminución del número de pasajeros de las categorías superiores había reducido sustancialmente los ingresos de las aerolíneas. Valga recordar que, por ejemplo, la clase de negocios representa el 25 por ciento del total del tráfico aéreo, pero genera el 40 por ciento de sus ingresos. La crisis de la industria fue considerablemente agravada por los acontecimientos del 11 de septiembre. Este sector se enfrenta ahora con dos problemas: el «factor miedo» y la pérdida de la confianza de los pasajeros en la capacidad de las aerolíneas para mantenerse operacionales.

No hay una sola industria de la aviación, por ello es importante detallar y analizar por separado las distintas repercusiones de los atentados. Estas repercusiones varían de una región a otra del mundo y de un segmento a otro de la industria. En América del Norte, los Estados Unidos y el Canadá han resultado muy perjudicados y en cambio en México los efectos han sido menos fuertes. En Europa, los viajes de recorrido largo hacia los Estados Unidos y el Oriente Medio y los procedentes de esos destinos también se han visto afectados; el país más afectado es Irlanda, debido a su posición geográfica. Las repercusiones han sido menos fuertes para los viajes en Asia. En general, la crisis parece afectar con menos gravedad a las aerolíneas de precios bajos y/o regionales.

Hasta el momento no se dispone de datos oficiales, pero las informaciones proporcionadas por la industria indican que las repercusiones sobre esta actividad y sobre el empleo han sido graves y antes de varios meses no se podrán determinar las repercusiones reales sobre el empleo. La industria del transporte aéreo da empleo a aproximadamente 4 millones de personas en todo el mundo y las primeras cifras de que se dispone por ahora indican que más de 200.000 personas han perdido sus puestos de trabajo o los perderán en un futuro muy cercano. El empleo es el único componente flexible de la industria.

La crisis tendrá repercusiones sobre todos los segmentos de la industria, sobre el empleo y los ingresos, sobre la tecnología y las inversiones, y sobre la reestructuración de la industria, incluidas las asociaciones y las alianzas globales. Las medidas tomadas por el sector de los seguros, que han reducido la cobertura de las pólizas e introducido importantes aumentos de las primas, también tienen efectos adversos sobre la industria de la aviación.

## Respuestas estratégicas

La presente crisis es de alcance global y por ello requiere una respuesta global. Para hacerle frente se requieren las siguientes medidas operacionales:

- a) una revisión del marco económico y reglamentario actual de todos los sectores de la industria — la industria de la aviación civil sigue siendo una de las más reglamentadas — que ello podría impedir la adopción de soluciones flexibles para superar la crisis. La crisis también exige una nueva labor de reflexión sobre su función de «interés público» y sobre la reglamentación del transporte aéreo, independientemente de la manera en que esté constituido el capital de las empresas;
- b) concentrarse en una cultura de la seguridad y en el papel del factor humano para abordar las cuestiones de seguridad y de vigilancia, ya que un personal con una muy buena formación y bien motivado que permita la profesionalización de la seguridad en los aeropuertos puede ayudar a restaurar la confianza de los pasajeros; la formación frecuente y la readaptación del personal desempeñarán un papel muy importante en este sentido, lo cual incluye el examen de las cuestiones relativas a las competencias, la concesión de licencias y la certificación;

- 
- c) la tecnología y las inversiones, en particular en la seguridad y la vigilancia, pueden contribuir a mejorar la seguridad y crear nuevas oportunidades de trabajo;
  - d) hacen falta acciones inmediatas de los gobiernos, los empleadores y los trabajadores para mitigar las pérdidas de empleos y de ingresos y conservar las calificaciones. El impacto sobre el empleo es desproporcionadamente más fuerte entre las mujeres y las minorías étnicas. Las partes interesadas pueden compartir las prácticas óptimas para aportar respuestas innovadoras a la crisis;
  - e) una colaboración más estrecha entre las organizaciones internacionales para abordar de manera más coherente los efectos a mediano y a largo plazo de la crisis, en el respeto de los mandatos de las distintas organizaciones de que se trate.

## **Función del diálogo social**

La crisis brinda la oportunidad de que los interlocutores sociales fomenten y promuevan el diálogo social.

## **Función de los gobiernos**

Los gobiernos, cada uno a su manera y con opiniones diferentes sobre el futuro de la industria, han desempeñado un importante papel para abordar las consecuencias de los acontecimientos del 11 de septiembre. Han adoptado medidas tales como apoyos directos para sufragar: los costos que supone dejar en tierra a los aviones, las garantías de préstamos, la cobertura de seguros, el aumento del desempleo, y la cobertura del seguro de enfermedad y las ayudas para la readaptación profesional.

## **Función de los interlocutores sociales**

El diálogo social sobre la crisis tendrá lugar en su mayor parte a nivel de la empresa. Se alienta a los interlocutores sociales a que estudien nuevas posibilidades de intercambiar información, de consultas y de negociación colectiva. Al tratar la crisis, se deberían considerar alternativas a los despidos, entre otras, medidas tales como los puestos de trabajo compartidos, la congelación de las contrataciones, la jubilación voluntaria, la reducción o supresión de las horas extraordinarias. Existen también nuevas oportunidades y estructuras para el diálogo social, por ejemplo los dictámenes comunes pronunciados por el Comité de diálogo sectorial europeo de aviación civil.

## **Función de la OIT**

La OIT debería:

- 1) recabar información sobre las mejores prácticas y formas innovadoras y socialmente responsables para responder a la crisis y difundir esta información a sus mandantes;
- 2) llevar a cabo estudios sobre:
  - a) las distintas repercusiones a nivel regional, subregional e intrarregional (las distintas repercusiones entre las regiones y en el interior de éstas), diversos segmentos de la industria y diversos mercados (distintas repercusiones entre los sectores dentro de la aviación civil y entre las compañías aéreas de bajo costo y las compañías de bandera nacional, vuelos regulares y no regulares);

- 
- b)* las distintas repercusiones de la crisis en los hombres y mujeres y en las minorías;
    - c)* las repercusiones de la crisis en la reestructuración de la industria (cómo se han visto afectados los proyectos de las empresas o se han modificado los planes de reestructuración y la incidencia global en la estrategia de las compañías y/o alianzas);
  - 3) considerar el establecimiento de un grupo de trabajo global de la OIT sobre el empleo y reemplazo en la industria;
  - 4) establecer vínculos con otras organizaciones internacionales pertinentes para tratar y gestionar la crisis;
  - 5) en sus preparativos para la reunión de enero de 2002, la OIT debería:
    - a)* incluir un análisis de las repercusiones en todos los segmentos de la industria de la aviación civil en el sentido más amplio;
    - b)* extender la participación a todas las partes interesadas para garantizar un amplio diálogo. El documento de exposición de problemas que ha de preparar la Oficina para dicha Reunión tal vez podría estructurarse conforme a los siguientes puntos:
      - i) aspectos institucionales y jurídicos;
      - ii) prácticas de gestión en la industria;
      - iii) repercusiones sociales.