

---

# **Las repercusiones sociales en la aviación civil de los acontecimientos posteriores al 11 de septiembre de 2001**

Documento de información para el debate de la Reunión de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre (29-30 de octubre de 2001)

Ginebra, 2001



---

## **Indice**

	<i>Página</i>
1. Introducción .....	1
2. Suspensiones de vuelo .....	2
3. Tendencias del pasado en el empleo, el tráfico y la capacidad .....	4
4. Capacidad y supresión de empleos .....	6
5. Recortes salariales y horas reducidas .....	7
6. Diálogo social para reducir conflictos.....	8
7. Medidas gubernamentales.....	9
7.1. Estados Unidos .....	9
7.2. Europa .....	10
7.3. Asia.....	11
8. Conclusiones .....	11

---

## 1. Introducción <sup>1</sup>

1. A raíz del 11 de septiembre, el sector del transporte aéreo (que ya había experimentado una disminución e incluso índices de crecimiento negativos a causa de la baja económica) tuvo que hacer frente a una brusca disminución de los viajes aéreos. Los informes indicaban que en los cuatro días que siguieron a los hechos las reservas de vuelos a nivel nacional habían disminuido en los Estados Unidos hasta un 74 por ciento, y que las reservas mundiales (sin contar a los Estados Unidos) habían menguado en un 19 por ciento <sup>2</sup>. Y es que debido al «factor miedo» ciertos pasajeros han preferido anular sus viajes de vacaciones o de negocios, han aplazado las reuniones de trabajo o las llevan a cabo por vídeo o teleconferencia.
2. Según la Air Transport Association of America, que controla cerca de un 95 por ciento del tráfico total de los Estados Unidos, el porcentaje de ingresos en millas por pasajero nacional (*revenue passenger miles – RPM*) disminuyó en un 32,5 por ciento en septiembre de 2002 en comparación con el mismo mes de 2000, al tiempo que las RPM internacionales habían disminuido en un 30,1 por ciento. El coeficiente de carga en todo el sistema era de un 59 por ciento en septiembre, y había disminuido desde el 69,9 por ciento que alcanzaba un año antes. Ese mismo factor era de un 56,2 por ciento a nivel nacional y de un 66,1 por ciento a nivel internacional. El coeficiente de carga es el porcentaje que se utiliza para calcular los sitios ocupados que se transportan.
3. Southwest, una de las compañías de aviación estadounidenses que más éxito han tenido, informaba de que los coeficientes de carga habían ido aumentando constantemente desde que reemprendiera los vuelos el 14 de septiembre, y que en las primeras dos semanas de octubre estaban sólo a 5,4 puntos porcentuales por debajo del mismo período en 2000. Ello no obstante, sus ingresos eran muy inferiores a los del año anterior (entre un 10 y un 12 por ciento por debajo del umbral de rentabilidad).
4. A consecuencia de la baja de los negocios, las líneas aéreas han recortado itinerarios y frecuencias de servicio. Swissair suspendió sus operaciones durante dos días, dejando en tierra a miles de pasajeros en todo el mundo, y circulan muchos comentarios en los medios de comunicación en relación con la inminente bancarrota de importantes líneas aéreas. Esta situación, que vino a sumarse al «factor miedo», generó una sensación de incomodidad y de incertidumbre entre los pasajeros potenciales. Así pues, la confianza de los pasajeros en los transportes aéreos se ve atacada desde dos frentes, de modo que la crisis actual tiene unos efectos mucho más negativos que las anteriores. Por lo tanto, las previsiones de crecimiento a corto plazo del tráfico son todas ellas negativas. Una de las predicciones es que las repercusiones del 11 de septiembre tendrán un volumen dos veces mayor que los efectos de la guerra del Golfo. Se trabaja sobre la hipótesis de que no se llegará a una plena recuperación hasta el año 2003, entre 18 y 24 meses después del desastre, en comparación con el período entre 6 y 12 meses de recuperación que se necesitó tras la guerra del Golfo <sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Este documento de información está basado en un documento preparado para la Oficina Internacional del Trabajo por el Sr. Peter Morrell y la Dra. Fariba Alamdari, Air Transport Group, Cranfield University, Reino Unido.

<sup>2</sup> COMMERZBANK, 28 de septiembre de 2001.

<sup>3</sup> *Aviation Strategy, Global demand outlook*, octubre de 2001.

## Cuadro 1. Previsiones de tráfico tras el 11 de septiembre

	EE.UU. Nac.	EE.UU. Int.	Europa Nac.	Europa Int.	Asia Nac.	Asia Int.	Resto Mundo Nac.	Resto Mundo Int.
Inicial (septiembre- diciembre 2001)	-30	-40	-10	-20	-5	-10	-5	-15
Corto plazo (enero-agosto 2002)	10	-20	-5	-10	-2	-5	-3	-10
Corto plazo (septiembre-diciembre 2002)	5	10	5	10	5	5	5	5
Recuperación (2003)	15	20	7	20	15	20	12	20
Medio plazo (2004-2006)	4	6	5	6	9	9	5	8

Fuente: *Aviation Strategy*, octubre de 2001

5. En Asia, las líneas aéreas japonesas han previsto prevé una baja del 20 por ciento en los pasajes internacionales para el período semestral que termina en marzo de 2002.
6. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha emitido además unas previsiones por regiones para el conjunto del año 2001 comparadas con el año anterior (véase el cuadro 2). Al mismo tiempo, ha aplazado la publicación de sus previsiones trienales.

## Cuadro 2. Previsiones de tráfico de la IATA para 2001, comparadas con 2000 (pasajeros por km: porcentajes de cambio) (octubre de 2001)

EE.UU., nacionales	-7% a -13%
Transatlánticos	-6% a -12%
Transpacíficos	-4% a +0%
Intraeuropeos	-1% a -5%
Total internacional	(disminución de hasta un -6%)

7. La reducción del total del tráfico internacional previsto para 2001 puede compararse con la disminución de un 3,8 por ciento en 1991 en comparación con 1990, a raíz de la guerra del Golfo. En 1991, la baja de los servicios internacionales de los transportes de la Association of European Airlines era de un 6,3 por ciento, pero se recuperó en 1992, con un incremento del 14 por ciento. El tráfico internacional de las compañías de aviación estadounidenses resultó menos afectado por la guerra del Golfo y por la recesión, con una baja de sólo el 2 por ciento en 1991, comparado con 1990.
8. Un sector industrial que se enfrenta con esta baja de la demanda no tiene otra opción que reducir su capacidad y su fuerza de trabajo. Esta es exactamente la política que siguen la mayoría de las líneas aéreas, como se explica en las secciones siguientes.

## 2. Suspensiones de vuelo

9. Lufthansa ha dejado de lado la adquisición de 15 aparatos A380 y de cuatro B747-400, y dejará en tierra unos 20 aviones de su flota total de 236. Air France retirará antes de tiempo cinco A310 y dejará en tierra un carguero B747. En los próximos cuatro meses retirará otros cuatro A310, y cuatro B747-200 serán retirados a principios del verano de 2002.
10. Virgin Atlantic ha dejado en tierra cinco B747-200, y Aer Lingus devolverá a las compañías arrendadoras dos A330 y un A321, y retirará además dos B737-400. La flota de B747-200 de British Airways ya había sido planificada pensando en determinados retiros,

---

y ahora está retirando además otros seis B767, así como cuatro aviones de pequeño tamaño y otros diez aviones de larga distancia. SAS retirará 16 aviones; la bmi British Midland ha dejado en tierra a ocho aviones.

11. Lufthansa, que ha dejado en tierra 28 aviones desde el 11 de septiembre, reaccionará ante la escasa demanda dejando aparte otros diez aviones de pequeño y mediano volumen, así como cinco *jets* de larga distancia, reduciendo además su capacidad de pasaje en un 8 por ciento para el tráfico intercontinental y en un 7,5 por ciento en los servicios europeos. Al parecer, Wolfgang Mayrhofer, director gerente de esta compañía aérea comunicó a sus empleados por el Intranet de Lufthansa que el número de pasajes diarios había disminuido en 30.000 en relación con el período correspondiente del año pasado. Cuando entren en vigor los horarios de invierno (el 28 de octubre) la compañía suprimirá sus vuelos Berlín-Moscú y la línea Berlín-Washington. En total, 42 líneas de larga distancia han sido suprimidas, y se prevé que se supriman otras nueve para mediados del próximo mes de enero. Con efectos del 1.º de noviembre se habrán suprimido de la red a corta y media distancia de Lufthansa más de 200 vuelos diarios.
12. Se estima que de los 6.300 aviones *jet* que manejan los transportistas estadounidenses, 1.250 pueden haber sido llevados a los hangares, devueltos a las compañías arrendadoras o, cuando es posible, vendidos<sup>4</sup>. Se piensa que el valor de los aviones ha disminuido alrededor de un 15 por ciento en comparación con los precios que se barajaban a principios de 2001, lo cual ya suponía una disminución de cerca de un 10 por ciento en previsión de una recesión.
13. Delta Air Lines tiene previsto dejar en tierra hasta 60 aviones en cualquier momento. Los vuelos de Nueva York a Tokio, Tel-Aviv, Munich, Dublín, Shannon, El Cairo, Dubai, Zurich y Bruselas serán suspendidos hasta marzo de 2002, y los vuelos a Estocolmo han sido suspendidos indefinidamente.
14. Las líneas aéreas estadounidenses han aumentado hasta más de 100 la cifra de los aviones de modelos anticuados que piensan retirar. Entre ellos está toda la flota de 42 B737-200 de MetroJet, lo que supondrá también la clausura de sus operaciones subsidiarias a bajo costo. Además, se ha planificado retirar progresivamente en los próximos siete meses 40 Fokker 100 y 20 Boeing MD-80.
15. Northwest piensa dejar en tierra 21 aviones, entre ellos cinco McDonnell Douglas DC-10, tres DC-9, 12 B727 y un Airbus A320. Sus dos compañías regionales también están recortando: Express I ha licenciado a 650 empleados y ha reducido sus servicios en un 20 por ciento y Mesaba ha restringido su gestión general en un 30 por ciento y ha recortado sus servicios en un 20 por ciento. Por su parte, Southwest Airlines aplazará la recepción del resto de los once B737-700 que tenía encargados para este año.
16. Boeing está reduciendo las entregas previstas de aviones para 2001, de 538 (cifra que ya había sido revisada a consecuencia de la baja económica de los Estados Unidos) a 500, y para 2002, de 510-520 a menos de 400. Airbus no ha hecho hasta ahora ninguna declaración en ese sentido.
17. Como se explicará con mayor detalle en la sección 4, la respuesta de las líneas aéreas a la disminución del tráfico ha consistido en reducir su capacidad y llevar a cabo grandes recortes. Esto plantea el problema de cómo puede este sector superar esta crisis con unas repercusiones mínimas en términos de pérdidas de empleos. Para tratar de esta cuestión será útil examinar las tendencias en el tráfico, la capacidad y el empleo a raíz de la recesión económica y la guerra del Golfo a principios del decenio de 1990.

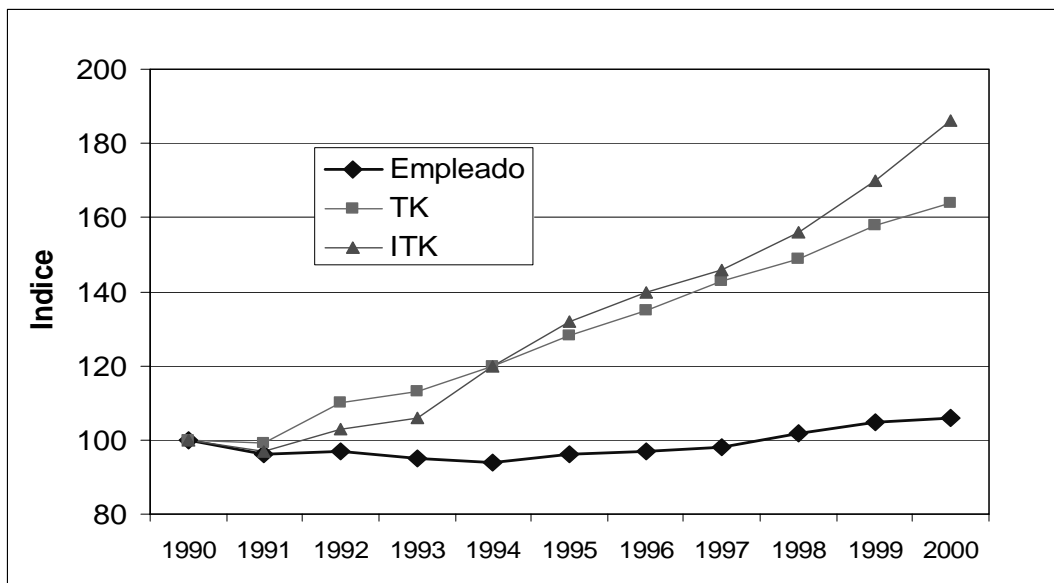
<sup>4</sup> *Aircraft Value News*, 24 de septiembre de 2001.

### 3. Tendencias del pasado en el empleo, el tráfico y la capacidad

18. Como puede observarse en el gráfico 1, la recesión económica y la guerra del Golfo hicieron disminuir la demanda posterior de viajes aéreos. Debido al miedo a un ataque terrorista, el tráfico aéreo en el Atlántico Norte se redujo en el primer trimestre de 1991 en un 35 por ciento. En el mismo período el tráfico de Europa a Oriente Medio se redujo en un 70 por ciento<sup>5</sup>. Por consiguiente, las líneas aéreas redujeron su capacidad y su mano de obra. No obstante, las repercusiones en el empleo fueron más graves. Conviene advertir que, a pesar de que el tráfico se recuperó en 1993, el nivel de empleo continuó disminuyendo hasta 1995, período en que empezó a experimentar una nueva mejora.

19. Para entender mejor las tendencias postrecesionistas de principios del decenio de 1990 se procedió a un examen más detallado de las cinco líneas aéreas principales (medidas en términos de tráfico total o de toneladas-kilómetro) de cada región. En 1990 y 1991 el nivel de empleo se redujo en todas las regiones. Sin embargo, se registró un pequeño aumento en el número de personal empleado en 1992 en las cinco compañías de aviación principales de los Estados Unidos. Eso se debe, en parte, al hecho de que ciertas líneas aéreas (como Delta) contrataron a una parte de los antiguos empleados de Pan Am al adquirir los bienes de ésta después de que dicha compañía quebrara. No obstante, el examen del nivel total de empleo de la industria en general indica que dicho nivel se mantuvo por debajo del registrado en 1990 hasta 1995, momento en que empezó a aumentar de nuevo.

Gráfico 1. Tráfico, capacidad y nivel de empleo de las líneas aéreas



Nota: TK = toneladas-kilómetro; ITK = ingresos por toneladas-kilómetro.

Fuente: IATA: *World Air Transport Statistics (WATS)*, 2001.

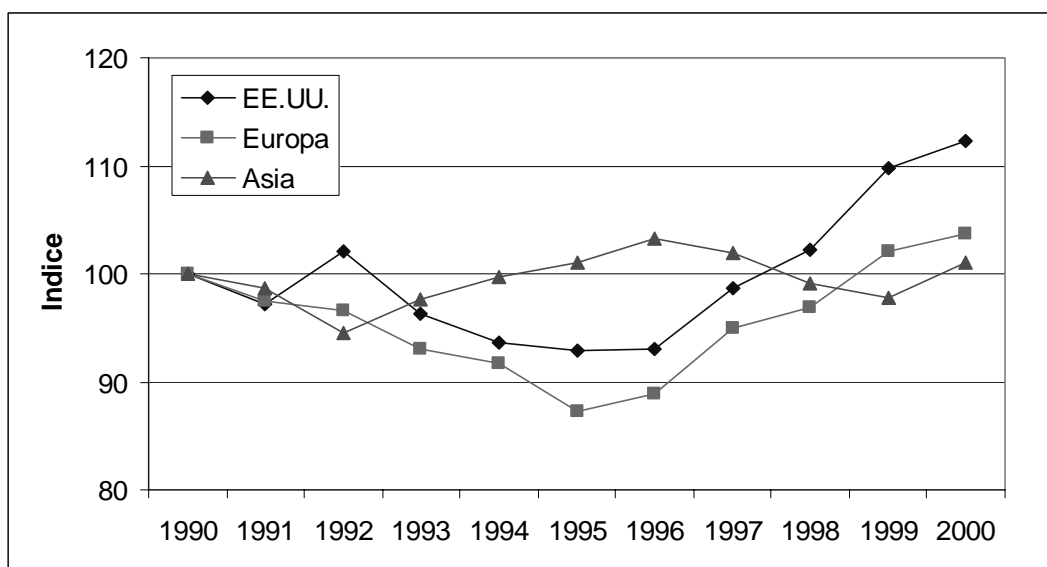
20. Los niveles de empleo de las líneas aéreas europeas siguieron disminuyendo, incluso desde mediados del decenio de 1990, debido a la liberalización de las operaciones intraeuropeas en enero de 1993. Las líneas aéreas de Europa tuvieron que controlar sus costos a medida que se intensificó la competencia. Se prestó mayor atención a los costos de mano de obra,

<sup>5</sup> AVITAS, Inc.: *Are we for another 1991 situation?*, septiembre de 2001.

que suponían casi una tercera parte del total de los costos de operación y eran más controlables que cualquier otro tipo de costo.

21. Las líneas aéreas asiáticas redujeron también su mano de obra en los primeros tres años del decenio de 1990 debido a la recesión global. Además, tuvieron que aplicar políticas para reducir los costos de mano de obra a consecuencia de la crisis financiera asiática de 1997-1998.
22. La serie de medidas previstas para reducir la fuerza de trabajo de las líneas aéreas incluye: reducciones de plantilla, ya sean concertadas o por decisión unilateral del empleador, reducciones salariales, introducción de dos escalas de sueldos diferentes, externalización del trabajo, contratación de personal residente en el extranjero, en particular para aprovechar el menor costo de la mano de obra y franquicias. En algunas líneas aéreas de los Estados Unidos, los empleados han negociado concesiones para repartir beneficios y aumentar la participación en la dirección mediante la adquisición de acciones y la representación en las juntas. Esta última medida también se ha adoptado en Europa. Actualmente se está considerando una compra apalancada por gerencia para la compañía chárter Sobelair, subsidiaria de Sabena.
23. Cabe señalar que la reducción del número de empleados desde 1991 no siempre se ha traducido en un deterioro del índice de empleo de la industria en general. En algunos casos, el empleo pasa de una organización a otra. Eso sucede cuando las líneas aéreas externalizan algunas de sus actividades tales como el mantenimiento y los servicios de comida. Shannon Aerospace (Irlanda), por ejemplo, se ocupa del mantenimiento de los aviones en nombre de una serie de compañías de aviación europeas entre las que se cuentan sus accionistas, Swissair y Lufthansa. Lufthansa transfirió una parte importante del trabajo de mantenimiento a la compañía mencionada, transfiriendo de hecho empleos a un país de salarios más bajos.

Gráfico 2. Nivel de empleo de las cinco líneas aéreas principales, por regiones



Fuente: IATA, WATS, 1990-2000.

## 4. Capacidad y supresión de empleos

24. El cuadro 3 muestra la reacción de las principales líneas aéreas de las tres regiones en el período que ha seguido al 11 de septiembre. En total, las líneas aéreas europeas anunciaron una reducción de casi 30.000 empleos, es decir, cerca de un 10 por ciento de su mano de obra total. En Asia, la región menos afectada, las reducciones anunciadas hasta ahora han ascendido sólo a 2.500, es decir, un 2,5 por ciento del total.

**Cuadro 3. Anuncios de supresión de empleos y de reducción de capacidad desde el 11 de septiembre**

	Supresiones de puestos de trabajo	Reducción de capacidad
<b>Europa</b>		
Aer Lingus	2.500 (38%)	25%
Air France	No anunciadas	10%
Alitalia	3.500 (15%)	13%
bmi British Midland	600 (9%)	20%
British Airways	7.000 (13%)	10%
Finnair	No anunciadas	7%
Iberia	No anunciadas	11%
KLM	2.500 (9%)	15%
Lufthansa	No anunciadas	11%
SABENA	1.421 (20%)	No anunciada
SAS	1.100 (5%)	12%
Swissair	9.400 (52%)	Aproximadamente 33%
Virgin Atlantic	1.200 (15%)	20%
<b>América del Norte</b>		
Air Canada	9.000 (36%)	No anunciada
American Airlines	20.000 (22%)	20%
Continental	12.000 (25%)	18%
Delta Air Lines	13.000 (18%)	15%
Northwest	10.000 (18%)	20%
Southwest	Ninguna	20%
United Airlines	20.000 (20%)	26%
US Airways	11.000 (26%)	23%
<b>Otras regiones</b>		
Cathay Pacific	No anunciadas	Limitada
Japan Airlines	1.300 (7%)	6%
Korean Airlines	500 (3%)	<sup>a</sup>
Lan-Chile	650 (9%)	10%
Qantas	<sup>b</sup>	<sup>b</sup>
Singapur	No anunciadas	No anunciada

Notas: <sup>a</sup> Suspensiones de rutas internacionales y nacionales, y reducciones en la frecuencia. <sup>b</sup> Gran expansión de las rutas nacionales a raíz de la quiebra de Ansett; cierto traspaso de la capacidad internacional a las rutas nacionales.

Fuentes: Commerzbank, Flight International, ATI.

- 
25. Cabe señalar que algunos de estos recortes de empleos que figuran en el cuadro 3 ya estaban previstos antes del 11 de septiembre. Por ejemplo, 1.800 de las 7.000 supresiones de personal de British Airways ya estaban previstas tras el empeoramiento del tráfico aéreo y de la desaceleración de la economía estadounidense. Asimismo, cabe añadir que otras empresas del mismo sector como Atraxis, con una reducción del 25 por ciento del personal, y los proveedores como Boeing, con una reducción del 20-30 por ciento del personal total, también se vieron seriamente afectadas.
26. Desde el 11 de septiembre varias compañías aéreas se han declarado en quiebra o han estado a punto de hacerlo. En Australia, Ansett ya tenía problemas antes del 11 de septiembre, pero se declaró finalmente en bancarrota el 14 de septiembre. Su propietario, Air New Zealand, tenía problemas pero recibió finalmente el apoyo del Gobierno de Nueva Zelanda que actualmente posee el 80 por ciento de las acciones, mientras que antes no poseía ninguna. La participación de Singapore Airlines se reducirá del 25 por ciento al 4,3 por ciento.
27. Swissair dejó de volar temporalmente entre el 2 y el 4 de octubre de 2001, a raíz de las demoras para obtener un préstamo de los bancos suizos UBS y Crédit Suisse First Boston. Estos bancos habían invertido inicialmente 260 millones de francos suizos en la adquisición del 70 por ciento de Crossair, y su objetivo era transferir los itinerarios viables de Swissair a Crossair, que también tendría la opción de utilizar el nombre de Swissair. Crossair se haría cargo de dos tercios de las rutas de Swissair en dos fases: las rutas europeas el 28 de octubre y las rutas intercontinentales para finales de marzo de 2002. La suma final para salvar la compañía de 4.240 millones de francos suizos era más de seis veces la cantidad estimada originalmente por UBS y Crédit Suisse, y estos bancos no aumentaron su inversión más allá del monto adicional de 350 millones francos suizos al que ya se habían comprometido en el nuevo acuerdo. El Gobierno federal suizo adquirió una participación del 20 por ciento en Crossair, mientras que algunos cantones y la ciudad de Zurich adquirieron el 18 por ciento y otros 1.700 millones de francos suizos fueron proporcionados por algunas compañías suizas (incluido el dinero de los dos bancos suizos). La nueva inversión incluye 1.000 millones de francos suizos para mantener las rutas de larga distancia hasta el próximo mes de marzo, y para cubrir las pérdidas que tendrá Crossair hasta que sea rentable. En Swissair se suprimirán prácticamente 10.000 empleos.
28. Antes del 11 de septiembre, IATA preveía una pérdida en 2001 para los servicios internacionales de sus miembros de 2.500 millones de dólares. Actualmente estiman que las pérdidas ascenderán a 10.000 millones de dólares, frente a 4.000 millones en 1991 y la pérdida sin precedentes de 4.800 millones de dólares en 1992 tras la crisis de la guerra del Golfo.

## 5. Recortes salariales y horas reducidas

29. British Airways han entablado discusiones con representantes de sus principales sindicatos (TGWU, GMB y MSF) para lograr una reducción salarial del 5 por ciento para los 3.500 directivos medios de la compañía <sup>6</sup>. A esto siguió una reducción del 10 por ciento acordada por 600 directivos superiores, y una reducción del 15 por ciento aceptada por los directivos. Además, en 2002 no se pagaría ninguna prima al personal de dirección. British Airways está también tratando de administrar de forma más eficaz las horas extraordinarias, como alternativa a proceder a nuevos despidos. Si bien despedir a los

<sup>6</sup> *British Airways News*, 18 de octubre de 2001.

---

trabajadores supone pagar cuantiosas indemnizaciones, restringir las horas extraordinarias pudiera ser una opción más rentable <sup>7</sup>.

30. Se informó que el sindicato de pilotos de Lufthansa (*Vereinigung Cockpit*) estaba dispuesto a aceptar una reducción salarial del 16 por ciento en 2002, si Lufthansa no obtenía beneficios en 2001. Al parecer, la compañía ha propuesto introducir una semana laboral de cuatro días, además de la congelación y cancelación de todos los contratos de corta duración que se habían introducido hasta la fecha. El sindicato que representa cerca de un 80 por ciento de la fuerza de trabajo de Lufthansa (*Ver. di*) expresó su sorpresa por la propuesta de la semana de cuatro días y declaró que tenía que conocer cuáles iban a ser las condiciones antes de formular cualquier comentario <sup>8</sup>.
31. United Airlines no ha procurado hasta la fecha conseguir reducciones salariales ni concesiones en relación con los reglamentos de trabajo: un anuncio del jefe ejecutivo de la empresa según el cual la compañía tendría que retirarse «en algún momento del próximo año» pudiera haber sido un aviso al personal de que pudiera ser necesario proceder a reducciones, pero fue criticado porque también podría disuadir a los posibles pasajeros <sup>9</sup>.
32. Air Canada estaba también estudiando la posibilidad de introducir una semana laboral de cuatro días, pero estaba tratando también de obtener la aprobación del Gobierno para que el personal pudiera obtener las prestaciones correspondientes al quinto día de la semana, a partir del programa gubernamental de seguro del empleo. Se argumentaba que, como los pagos se efectuarían directamente a los empleados, esto no suponía ninguna ayuda por parte del Estado.

## 6. Diálogo social para reducir conflictos

33. En los días que siguieron al 11 de septiembre, los directivos de las líneas aéreas destacaron la distinción entre la gestión inmediata de la crisis y concesiones a más largo plazo. Al mismo tiempo, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) hizo un llamamiento a la participación y a un «nuevo nivel de cooperación» entre la industria, el gobierno y los sindicatos para mejorar la seguridad. Asimismo mantuvieron que debería garantizarse que la industria tiene personal equipado y motivado para proporcionar seguridad, y sugirieron que se volviera a examinar la desreglamentación y reestructuración de la industria.
34. El Presidente de la Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas de los Estados Unidos (ALPA) declaró también que «ya era hora de que todos los pilotos de líneas aéreas trabajaran juntos para garantizar que todo derecho y prestaciones que decidan dejar de lado temporalmente, para que las líneas aéreas que están al borde de la ruina económica puedan recuperarse, no sean abrogados definitivamente» <sup>10</sup>.
35. A principios de este año, los pilotos y en menor grado los auxiliares de vuelo y los mecánicos, habían logrado aumentos salariales de hasta el 30 por ciento (aunque

<sup>7</sup> *The Economist*, 13 de octubre de 2001.

<sup>8</sup> Bloomberg, 16 de octubre de 2001.

<sup>9</sup> Reuters, 17 de octubre de 2001.

<sup>10</sup> President's Forum: *Working Together. Air Line Pilot*, octubre de 2001, pág. 4.

---

escalonados en varios años). Sin embargo, se defendió que esto representaba sólo una puesta al día, ya que las reducciones salariales a raíz de la guerra del Golfo y de las recesiones nunca se habían llevado plenamente a la práctica, si se tiene en cuenta la inflación. Los sindicatos consideraban que estos beneficios recientes sólo se disfrutarían por poco tiempo.

36. Los pilotos de Cathay Pacific Airways están pidiendo que se ponga fin a más de tres meses de huelgas, y declaran que esperan que esto dé lugar a nuevas negociaciones para acabar con el prolongado conflicto sobre cuestiones salariales y titularizaciones. La Asociación de Oficiales de Tripulación de Hong Kong (HKAOA) declara que ha escrito a la dirección de Cathay para informarle de que se suspenderán las huelgas y el cumplimiento estricto de los contratos a partir del 21 de octubre a mediodía. Añade que no hay condiciones previas para las negociaciones ni su resultado.
37. El sindicato declaró en repetidas ocasiones que quería volver a negociar, pero Cathay se negó y alegó que sólo lo haría si el sindicato abandonaba su campaña de huelga y retiraba las amenazas de futuras acciones. Una de las condiciones previas del sindicato para llegar a una solución era la reincorporación de más de 50 pilotos que habían sido despedidos tras el comienzo de la huelga a sus puestos de trabajo, pero recientemente se ha abandonado esta petición, a raíz de la pérdida del volumen de negocio y la falta de apoyo público a favor de su posición.
38. Los pilotos de la compañía británica bmi British Midland han convenido aplicar un acuerdo empleo compartido con vistas a evitar despidos del personal de cabina, después de que la compañía anunciara que preveía despedir al 20 por ciento de los pilotos como parte de una estrategia de reducción de costos. A principios de este mes, British Midland declaró que despediría aproximadamente a 600 trabajadores (incluidos 190 pilotos de todos los tipos de aviones) de su personal, integrado por 5.500 trabajadores.
39. Sin embargo, conforme a un acuerdo negociado en discusiones sindicales con la Asociación Británica de Pilotos de Líneas Aéreas (BALPA), British Midland se compromete a reducir el número de despidos, ofreciendo a 721 de sus pilotos la posibilidad de trabajar a tiempo parcial por la mitad de su sueldo <sup>11</sup>.

## 7. Medidas gubernamentales

### 7.1. Estados Unidos

40. El Congreso adoptó el siguiente conjunto de medidas de emergencia el 21 de septiembre:
  - ayudas directas e inmediatas por valor de 5.000 millones de dólares para compensar a las líneas aéreas por las pérdidas sufridas como consecuencia directa de cierre del espacio aéreo y la reducción del tráfico. Estas ayudas en metálico deberán repartirse entre todas las líneas aéreas de acuerdo con los asientos por millas de que disponían antes del 11 de septiembre. Hasta la fecha, ya se ha pagado el 50 por ciento de esta cantidad;
  - 10.000 millones de dólares adicionales en forma de préstamos garantizados por el Gobierno a las líneas aéreas, cuyas solicitudes serán evaluadas por una Junta de Estabilidad del Transporte Aéreo en función de unos criterios «fijados por el

<sup>11</sup> *Air Transport Intelligence*, 24 de octubre de 2001.

---

Presidente». Se considera poco probable que las líneas aéreas tengan que dar garantías ligadas a los títulos de propiedad de las aeronaves, la mayoría de los cuales, en cualquier caso, ya han sido entregados como garantía de los préstamos existentes.

41. La ayuda está sujeta a una congelación de los salarios por encima de un cierto nivel hasta el 11 de septiembre de 2003 y a la obligación de mantener los servicios aéreos esenciales.
42. Se han consignado 3.000 millones de dólares adicionales para medidas de seguridad, procedentes del fondo de compensación de víctimas.
43. El apoyo del Gobierno estadounidense también incluirá las disposiciones siguientes:
  - un límite en cuanto a la responsabilidad de las líneas aéreas por los ataques hasta el máximo de la cobertura de sus seguros;
  - la cobertura contra riesgo de guerra garantizada por el Gobierno durante 180 días y el reembolso de los aumentos de las primas;
  - las líneas aéreas que reciban préstamos garantizados deben conceder al Gobierno opciones de compra sobre sus compañías, de forma que el Gobierno pueda beneficiarse cuando la industria se recupere, y
  - la congelación del salario durante dos años de los ejecutivos de las líneas aéreas que obtengan préstamos garantizados, si ya reciben un salario superior a los 300.000 dólares anuales.

## 7.2. Europa

44. La Comisión Europea aprobó ayudas gubernamentales para compensar a las líneas aéreas por los gastos de seguros extraordinarios incurridos desde el 11 de septiembre. Esta ayuda estaba limitada inicialmente a un mes en espera de una solución definitiva.
45. La Comisión Europea también ha permitido a las líneas aéreas mantener sus turnos en los aeropuertos por lo menos hasta el verano de 2002, en caso de que deseen suspender temporalmente ciertos servicios, ya que al eliminar servicios, normalmente perderían los turnos asociados con estos vuelos.
46. No obstante, la Comisión no relajó las normas sobre coordinación de horarios y tarifas, pero señaló que valoraría positiva tales iniciativas cuando fueran esenciales para mantener los servicios. Asimismo, propuso elaborar un «Código de Conducta», conjuntamente con las autoridades estadounidenses para impedir la competencia desleal.
47. La Unión Europea también ofreció las siguientes medidas de ayuda:
  - una valoración más favorable a las fusiones entre líneas aéreas, permitiendo así que se produzcan nuevas fusiones de forma más fácil;
  - una ayuda gubernamental para financiar las crecientes medidas de seguridad en los aeropuertos, y
  - la concesión a las líneas aéreas de compensaciones por los días que permanecieron en tierra tras los ataques del 11 de septiembre.

- 
48. En Europa, el Gobierno belga recibió el visto bueno de la Comisión Europea para prestar 125 millones de euros con destino a la reestructuración de su compañía de aviación que está en situación delicada. Es probable que tras esta decisión también presenten solicitudes los gobiernos de Alemania, Francia, Irlanda e Italia.
49. Lufthansa ha solicitado ayudas estatales por valor de 180 millones de euros para compensarle las pérdidas de ingresos resultantes del 11 de septiembre. El Gobierno francés ha acordado conceder a Air France y a otras compañías de aviación francesas 650 millones de francos franceses <sup>12</sup>.
50. Alitalia ha solicitado del Gobierno italiano ayudas por valor de entre 600.000 y 700.000 millones de liras italianas a través de la cancelación del 10 por ciento de las tasas por billete para cubrir los pagos a los trabajadores afectados por la supresión de sus puestos <sup>13</sup>. Esta cantidad se añade a la recepción por parte de la compañía aérea del tercer y último bloque de ayudas por valor de 750.000 millones de liras que la Comisión Europea acordó concederle en octubre de 2001, por «primera y última vez», y a reserva de ciertas condiciones.

### 7.3. Asia

51. Tanto Japan Airlines como All Nippon Airways han solicitado a su Gobierno que les ayude financieramente, además de que les asegure el aumento de las primas de los seguros durante seis meses. Han pedido específicamente ayuda gubernamental para hacer frente al aumento de los gastos de seguridad.
52. En la República de Corea, el Gobierno ha pedido al Parlamento que apruebe la concesión de préstamos «blandos» por un valor de 250.000 millones de won (192 millones de dólares) a Korean Air y Asiana, así como de una desgravación fiscal por la compra de aeronaves y la importación de combustible para reactores. Se cree que el valor total de estas medidas supere los 900.000 millones de won <sup>14</sup>.

## 8. Conclusiones

- El comportamiento de la industria del transporte aéreo suele ser cíclico: a un período de prosperidad le sigue un período de recesión. No obstante, los sucesos del 11 de septiembre convirtieron una situación difícil en una situación de crisis, cuyas repercusiones en la industria y los trabajadores han sido de la mayor importancia.
- Las líneas aéreas habían aprendido mucho de la repercusión de la recesión de principios del decenio de 1990, y por lo tanto reaccionaron de manera más rápida y radical ante los sucesos del 11 de septiembre, aunque algunas de las supresiones de puestos ya estaban previstas, a causa de la desaceleración y recesión económicas del transporte de carga.
- Los gobiernos en todo el mundo reaccionaron rápidamente y proporcionaron una cobertura continuada de los seguros y, en los Estados Unidos y Europa, consignaron

<sup>12</sup> Bloomberg, 16 de octubre de 2001.

<sup>13</sup> *Flight International*, 1.º de octubre de 2001.

<sup>14</sup> *Air Transport Intelligence*, 17 de octubre de 2001.

---

ayudas específicas para las pérdidas sufridas como resultado directo de unas circunstancias tan especiales.

- Las líneas aéreas estadounidenses reaccionaron de forma más radical, con la reducción de su capacidad y la consiguiente supresión de puestos de trabajo. Ello se ha debido a que la recesión económica ha sido más fuerte en los Estados Unidos que en Europa o Asia, y también a que los sucesos se produjeron en los Estados Unidos, utilizando líneas aéreas estadounidenses. Ambos factores repercutieron por lo tanto de manera más profunda en el tráfico y los ingresos de las líneas aéreas estadounidenses.
- Los sindicatos, por su parte, han adecuado también a las actuales circunstancias su postura en el marco de las negociaciones, ya que se han dado cuenta de que las grandes líneas aéreas pueden cesar completamente sus actividades dejando a toda la fuerza laboral sin empleo.
- Algunas líneas aéreas han suprimido empleos o han licenciado al personal de forma bastante radical y general. Otras líneas aéreas confían en poder congelar la contratación, promover las jubilaciones voluntarias, prohibir las horas extraordinarias y pedir al personal el recorte de sus salarios. Aparte de British Midland, hay pocos indicios de que se vayan a proponer planes más innovadores como los programas de permisos de licencia voluntarios, la reducción voluntaria de la semana de trabajo y el empleo compartido.
- Es evidente que la crisis actual ha afectado a los empleados de las líneas aéreas en particular. No obstante, otras industrias relacionadas con ésta también se han visto gravemente afectadas, haciendo así más difícil que los trabajadores licenciados por las líneas aéreas encuentren trabajo en otras empresas.
- A los empleadores y los sindicatos les corresponde un importante papel en los esfuerzos encaminados a contrarrestar las actuales repercusiones negativas de la crisis que afecta al sector, buscando juntos soluciones innovadoras.