

Documento de reflexión para la discusión en la

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

Ginebra, 2002

Indice

	<i>Página</i>
Introducción	1
1. Efectos generales de la crisis	3
2. Efectos en las compañías de servicio regular	5
2.1. Tráfico	5
2.1.1. Efectos globales y regionales	5
2.1.2. Previsiones a corto plazo.....	8
2.2. Efectos sobre la capacidad de las compañías aéreas	9
3. Efectos en los transportistas aéreos de otras clases	10
3.1. Compañías que operan en régimen de fletamento.....	10
3.2. Transportistas de bajo costo	10
3.3. Transportistas aéreos de carga.....	11
4. Efectos en los sectores relacionados con la aviación.....	13
4.1. Aeropuertos	13
4.2. La restauración en el sector aeronáutico	15
4.3. Otros prestatarios de servicios.....	15
4.3.1. Control del tráfico aéreo.....	15
4.3.2. Sistemas de reserva de vuelos	16
4.4. Fabricación de material de transporte aéreo.....	16
4.5. Arrendadores de aeronaves	18
5. ¿Es cierto que el marco regulador impide responder con flexibilidad a la crisis?.....	19
6. Respuesta de los poderes públicos a la crisis actual	22
7. Reestructuración de la industria: ¿qué se puede prever?	25
8. Estrategias de las alianzas y de las compañías en respuesta a la crisis	26
8.1. Alianzas.....	26
8.2. Compañías.....	26
9. Seguridad y protección	28
10. Consecuencias sociales de la crisis.....	30
10.1. Efectos sobre el empleo.....	30
10.2. Diferencias entre los efectos sobre las mujeres, los hombres y las minorías	31
10.3. Formación y complemento de formación.....	32

11.	Diálogo social	35
11.1.	Relaciones laborales en la industria de la aviación civil	35
11.2.	Los poderes públicos	37
12.	El recurso a las mejores prácticas	39
13.	Lista de temas que podrían ser objeto de examen.....	42
	Anexo estadístico	43

Introducción

En su 279.^a reunión (noviembre de 2000), el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo decidió que en el programa de reuniones sectoriales para 2000-2003 figuraría la celebración de una reunión tripartita sobre la reestructuración de la aviación civil: consecuencias para la dirección y el personal.

Los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 han tenido efectos espectaculares en la industria aeronáutica y han provocado en ella una crisis de enormes dimensiones. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo convocó una reunión de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre. En la reunión, que se celebró en Ginebra los días 29 y 30 de octubre, participaron expertos de los gobiernos, los empleadores y los trabajadores, así como expertos independientes y expertos del sector de la aviación civil, que examinaron a fondo durante dos jornadas los efectos de la crisis en la industria.

En su 282.^a reunión (noviembre de 2001), el Consejo de Administración, sobre la base de un documento preparado por la Oficina y teniendo en cuenta el informe del Grupo de reflexión y el resumen del Presidente¹ decidió modificar el título y el objeto de la reunión en consonancia con los acontecimientos ocurridos. El nuevo título de la reunión es Reunión tripartita sobre la aviación civil: consecuencias sociales y en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre de 2001. La reunión tendrá por objeto dar a los gobiernos, a los empleadores y a los trabajadores la posibilidad de examinar las consecuencias de la crisis con que se enfrenta la industria y, según convenga, dar orientaciones sobre los medios de reacción a los gobiernos y a las organizaciones de empleadores y de trabajadores en el plano nacional, así como a la OIT. En la reunión se podrá aprobar un informe sobre las deliberaciones y hacer las recomendaciones apropiadas al Consejo de Administración de la manera que mejor responda a las circunstancias. El Consejo de Administración decidió también que, además de los 60 participantes previstos en un principio, procedía cursar invitaciones a los gobiernos de los demás Estados Miembros de la OIT, así como invitar a las organizaciones gubernamentales internacionales y a las organizaciones no gubernamentales internacionales directamente interesadas para que asistan a la reunión en calidad de observadores.

El informe preparado inicialmente por la Oficina daba cuenta de la situación existente en la industria a fines de julio de 2001². El informe tiene el carácter de documento de referencia. El presente documento de discusión tiene por fin servir de base a las deliberaciones de la reunión. La redacción del documento de discusión ha sido coordinada por Bert Essenberg, especialista superior en transporte, Departamento de Actividades Sectoriales, Oficina Internacional del Trabajo. Dos estudios han aportado importantes elementos: el primero, realizado por Peter Turnbull y Geraint Harvey, trató de *The impact of 11 September on the civil aviation industry – Social and labour effects*; el segundo, *The impact of 11 September on the aviation industry*, fue preparado por Peter Morrel y Fariba

¹ OIT: documento GB.282/14/6, sexto informe complementario: Reunión de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001; OIT: *Resumen del Presidente*, Grupo de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, Ginebra, 29 y 30 de octubre de 2001.

² OIT, *Reestructuración de la aviación civil: consecuencias para la dirección y el personal*, documento de referencia, Reunión tripartita sobre la aviación civil: consecuencias sociales y en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre de 2001, Ginebra, 2002.

Alamdari. Estos estudios se comunicarán a los participantes en la reunión y se publicarán posteriormente en la colección de documentos de trabajo del programa de actividades sectoriales.

Todos los cuadros figuran en el anexo estadístico.

1. Efectos generales de la crisis

En la historia de la aviación civil no ha habido ninguna crisis que pueda compararse a los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. Estos hechos han tenido efectos excepcionales y sin precedentes, devastadores e inmediatos, sobre todos los sectores de la industria del transporte aéreo en su sentido más amplio: compañías, aeropuertos, prestatarios de servicios de navegación aérea, servicios de tierra y empresas de limpieza, fabricantes de material de transporte aéreo y otros muchos abastecedores.

Se calcula que el funcionamiento de una aeronave crea de 150 a 250 puestos de trabajo directos y que hay un puesto suplementario indirecto por cada puesto directo en una línea aérea¹. El sindicato británico de trabajadores del transporte y de trabajadores generales (TGWU), que representa a más de 46.000 empleados de la industria (entre ellos tripulantes y empleados de los servicios de restauración, tierra y seguridad), calcula que por cada puesto de trabajo perdido en una compañía aérea de cuatro a diez puestos se perderán dentro del recinto del aeropuerto y que por lo menos otros tres se perderán por compañía fuera del recinto². Como ha dicho un dirigente sindical, «la pérdida de puestos en la industria se parece a la formación de rizos en un estanque. La onda comienza en las compañías aéreas y va cobrando volumen a partir del aeropuerto hacia la comunidad local y las actividades conexas»³.

La industria aeronáutica se debatía en condiciones difíciles ya antes de la agresión. Ninguna compañía había podido eludir totalmente los efectos del alza de los precios del carburante que se habían elevado considerablemente por encima de las previsiones y habían reducido los márgenes de beneficio más que lo habitual. Por añadidura, a pesar de las continuas previsiones de un sano desarrollo de la industria, el crecimiento medio en general a lo largo de los 12 meses últimos sólo fue de alrededor de un 0,5 por ciento. En consecuencia, muchos transportistas pasaron por dificultades presupuestarias que no habían previsto y, en los días subsiguientes a los acontecimientos, algunas compañías hicieron pública la adopción de medidas extremas para resolver los problemas financieros con que tropezaban.

Un problema adicional es el planteado por el temor de volar como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre, así como a causa de la pérdida, por parte de los pasajeros, de la confianza en la capacidad de las compañías para seguir funcionando después del derrumbe de varias empresas. El tráfico había comenzado a restablecerse lentamente en octubre, pero la caída de un avión en Nueva York el 2 de noviembre asestó otro golpe a la confianza de los pasajeros.

Según un sondeo de opinión realizado en el Canadá del 13 al 15 de noviembre de 2001, las perturbaciones sobrevenidas en la industria aeronáutica, que han obligado a *Canadá 3000* a cesar su actividad y han causado a *Air Canada* dificultades financieras, han menoscabado la confianza de los canadienses en los viajes en avión más que el riesgo teórico de un secuestro. Dos tercios de los entrevistados sienten inquietud por la posibilidad de que la compañía que piensan utilizar cese de funcionar y los deje

¹ OIT, *Resumen del Presidente*, Ginebra, *op. cit.*

² TGWU: *Evidence to the transport sub-committee from the Transport and General Workers' Union* (Londres, 2001), citado en P. Turnbull y G. Harvey: *The impact of 11 September on the civil aviation industry - Social and labour effects*, documento no publicado, 2001.

³ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

empantanados. Sólo uno de cada dos expresa preocupación por un secuestro y el 62 por ciento expresa inquietud por la posibilidad de que un mantenimiento mediocre sea la causa de un incidente mecánico en la aeronave ⁴.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) prevé que para las compañías aéreas el costo de los seguros se acrecentará diez veces en 2002. El total puede ascender a 9.500 millones de dólares de los Estados Unidos. Según esta hipótesis, la parte correspondiente a las primas de seguro en los gastos de funcionamiento aumentará de un 1 a un 10 por ciento. Además, la cobertura suministrada será inferior a la brindada hasta ahora. En lugar de 2.000 millones de dólares por aeronave, las compañías ofrecen una cobertura comprendida entre 150 y 500 millones de dólares. El director general de la IATA prevé que estas condiciones requerirán la intervención de los gobiernos en todo el mundo ⁵.

La crisis ha tenido efectos nefastos en algunas compañías que ya eran financieramente débiles: *Ansett*, *Canada 3000*, *Midway Airlines*, *Sabena* y *Swissair*.

Llevará probablemente algunos meses antes de que se vislumbren los efectos de la crisis a más largo plazo. La empresa *Boeing* prevé que habrán de pasar de 28 a 42 meses antes de que el tráfico aéreo comercial se recupere de los acontecimientos.

⁴ I. Peritz: «Survival of airlines main worry: Poll», www.globeandmail.ca, 19 de noviembre de 2001.

⁵ *Le Temps*: «Transport aérien: le coût des assurances va décupler» (Ginebra, 5 de diciembre de 2001).

2. Efectos en las compañías de servicio regular

2.1. Tráfico

2.1.1. Efectos globales y regionales

Después del 11 de septiembre el número de viajes en avión se redujo bruscamente. La industria del transporte aéreo comunicó que en los cuatro primeros días después de los acontecimientos la reserva de plazas en las líneas interiores de los Estados Unidos disminuyó en un 74 por ciento y las reservas en todo el mundo, con exclusión de los Estados Unidos, se redujeron en un 19 por ciento ¹.

El tráfico internacional total expresado en pasajeros por kilómetro, que es el criterio utilizado por los miembros de la IATA, se mantuvo sin modificación durante el período de enero a septiembre de 2001 en comparación con el período correspondiente de 2000. Ello indica que el efecto de la regresión económica se hacía sentir ya sobre el tráfico, pues no hubo crecimiento después de un aumento de casi el 10 por ciento en todo el año 2000. Ahora bien, sólo en el mes de septiembre el tráfico internacional total de pasajeros se redujo en un 17 por ciento ².

Se desprende una visión análoga de las estadísticas de la Asociación de Compañías Aéreas Europeas (AEA). Sus miembros registraron un aumento del total de pasajeros internacionales por kilómetro de un 0,6 por ciento de enero a agosto de 2001, aumento seguido por una disminución de un 19 por ciento entre el 10 de septiembre y el 18 de octubre en comparación con el período correspondiente de 2000 ³.

Estados Unidos

La Asociación del Transporte Aéreo (ATA) de América, que realiza alrededor del 95 por ciento del tráfico total en los Estados Unidos, ha señalado que en octubre de 2001 el número de pasajeros se redujo, en promedio, en un 23 por ciento. En los vuelos interiores, el número de pasajeros disminuyó en un 22,3 por ciento y, en los internacionales, en un 30,7 por ciento. En el interior del sistema el coeficiente de ocupación (o sea, el porcentaje de asientos utilizados) fue de un 62,7 por ciento en octubre de 2001, frente a un 70,6 por ciento en octubre de 2000. El coeficiente interno de ocupación fue de un 64,8 por ciento y el internacional, de un 56,9 por ciento en octubre de 2001, frente a un 69 y un 64,9 por ciento, respectivamente, un año antes.

Según estimaciones recientes de la empresa de consultoría aeronáutica *Avitas*, en los Estados Unidos el tráfico se habrá reducido en un 6,4 por ciento en el año 2001 ⁴.

¹ Commerzbank, 28 de septiembre de 2001, citado en P. Morrell y F. Alambari: *The impact of 11 September on the aviation industry*, documento no publicado, 2001.

² IATA News Release (Ginebra), 30 de octubre de 2001, citado en Morrell and Alamdari, *op. cit.*

³ AEA Information Sheet (Bruselas), 6 de noviembre de 2001, citado *ibíd.*

⁴ Avitas, noviembre de 2001, citado *ibíd.*

Europa

El noticiario semanal de la AEA suministra actualmente datos correspondientes a diez semanas. El tráfico en el Atlántico Norte, que experimentó una reducción espectacular en los días que siguieron inmediatamente a los acontecimientos ocurridos en los Estados Unidos y después del cierre del espacio aéreo, no ha recuperado lo perdido. A la luz de los resultados globales correspondientes al mes de octubre, las cifras de la AEA brindan una visión impresionante de los efectos en el primer mes entero. En todas las rutas explotadas, el tráfico de pasajeros experimentó pérdidas expresadas en dos cifras; solamente se registró un aumento de un 6,7 por ciento en el Atlántico Medio.

El tráfico de los miembros de la AEA en el Atlántico Norte se redujo en un 36,8 por ciento del 10 de septiembre al 18 de noviembre de 2001 en comparación con el período correspondiente de 2000; el tráfico en Asia se redujo en un 17,6 por ciento del 10 de septiembre al 18 de noviembre de 2001 en comparación con el período correspondiente de 2000⁵.

La disminución del tráfico fue mucho más acusada en el tráfico de negocios en comparación con el tráfico de recreo. La compañía *British Airways* dio cuenta de una disminución del 22 por ciento en el número de pasajeros de la clase económica en octubre de 2001 con relación a octubre de 2000; en la primera clase el tráfico se redujo en un 36 por ciento. El tráfico disminuyó en conjunto en un 25 por ciento. Hay pruebas de un mayor recurso a las teleconferencias; la compañía francesa *Genesys* ha comunicado que sus ingresos aumentaron en un 50 por ciento desde el 11 de septiembre⁶.

Las compañías regionales europeas se resentían ya de la regresión económica; el número de pasajeros había descendido en un 14 por ciento de enero a junio de 2001. La quiebra del transportista regional británico *Gill Air* ocurrió después del 11 de septiembre, pero los problemas de la compañía habían surgido antes de esta fecha.

En las cifras antes citadas no quedan comprendidas las compañías de costo reducido, en vías de rápido crecimiento, de las que se trata en la sección 3.2.

Demás países

Los resultados relativos al tráfico de septiembre obtenidos por las compañías miembros de la Asociación de Compañías Aéreas de Asia y el Pacífico (AAPA) se resentieron gravemente de los acontecimientos del 11 de septiembre. Los ingresos por pasajero y por kilómetro se redujeron en un 13,3 por ciento y el número de pasajeros disminuyó en un 8,1 por ciento hasta 7.900.000, la cifra mensual más baja desde enero de 2000. No es sorprendente observar que las rutas más perjudicadas fueron las rutas a través del Pacífico, en cuyo caso el número de pasajeros disminuyó en un 30 por ciento; en cambio, las rutas del interior de la región y las europeas experimentaron pérdidas mucho menores, con una disminución del 4 por ciento. De hecho, el tráfico de pasajeros en el interior del Asia Sudoriental aumentó en un 3,4 por ciento durante el mes, pero la cifra regional global fue atraída a la baja por una disminución de un 6,7 por ciento en las rutas más densas del Asia Nororiental.

⁵ Morrell y Alamdari, *op. cit.*

⁶ Bloomberg, 31 de octubre de 2001, citado *ibíd.*

La empresa *Avitas* ha previsto un aumento del tráfico Asia/Pacífico de un 2 por ciento en todo el año 2001 ⁷.

A mediados de noviembre la compañía *Qantas* comunicó que reduciría sus efectivos para fines de año en un número equivalente a 2.000 empleos, a la vez que realizaría otras grandes reducciones en los servicios internacionales. Según esta compañía, las reservas de asientos procedentes del Japón y el Reino Unido se habían reducido en un 25 y un 23 por ciento, respectivamente. En otras regiones, el tráfico había disminuido de un 10 a un 20 por ciento.

La compañía *Singapore Airlines* se enfrenta con las condiciones más difíciles que haya conocido jamás y mantener en el año actual su historial libre de pérdidas será labor extremadamente ardua. El número de pasajeros, la carga transportada y los rendimientos han disminuido marcadamente después del 11 de septiembre, sobre todo en las rutas transpacíficas, transatlánticas y japonesas; los coeficientes de carga y los rendimientos venían disminuyendo desde comienzos del año, a causa también de la flojedad de la demanda de aparatos electrónicos.

Dentro de dos meses la compañía *SriLankan Airlines* ofrecerá la posibilidad de jubilarse voluntariamente a alrededor del 20 por ciento de sus 3.800 empleados. Un millar de ellos aceptó ofrecimientos análogos hace algunos meses. Cuatro de las doce aeronaves Airbus de la compañía fueron destruidas en el verano de 2001 en un ataque contra el aeropuerto internacional de Colombo. Según la compañía, el número ideal de efectivos en relación con su tamaño y operaciones está comprendido entre 3.000 y 3.200 empleados ⁸.

El Organismo Regulador de la Aviación Civil de China (CAAC) calcula que para la aviación civil china el costo económico de los acontecimientos del 11 de septiembre será superior a 242 millones de dólares de los Estados Unidos. Entre las pérdidas se cuentan los ingresos no percibidos en relación con el pasaje y la carga durante los cuatro días de cierre del espacio aéreo estadounidense a las compañías extranjeras. Además, el descenso del valor del dólar con relación al yen después de los atentados tuvo como resultado pérdidas de cambio por valor de 220 millones de yuan en la deuda en yen de la que son titulares *Air China*, *China Eastern* y *China Southern*, las tres compañías que efectúan el tráfico aéreo entre China y los Estados Unidos. Además, desde el 11 de septiembre las compañías chinas han pagado más de 1.000 millones de yuan en concepto de seguros más elevados ⁹.

No hay apenas consecuencias para el tráfico regional, sino tal vez un ligero aumento ya que un mayor número de pasajeros preferirá pasar sus vacaciones dentro de la región. Algunas compañías pequeñas, entre ellas *Bangkok Airways*, *Silk Air* o *Merpati*, han abierto rutas hacia nuevos puntos de destino.

En el Oriente Medio, la empresa *Gulf Air* ha señalado una disminución de un 6 por ciento solamente en el tráfico de septiembre con relación al año anterior, pero durante las dos primeras semanas de octubre el tráfico de pasajeros disminuyó en un 20,4 por ciento y en un 25,6 por ciento el de pasajeros por kilómetro, lo que indica que el tráfico a larga distancia fue el más perjudicado. Desde el 11 de septiembre la compañía *Saudi Arabian* ha sufrido una disminución de un 50 por ciento en las reservas de asientos para los vuelos a

⁷ Avitas, noviembre de 2001, citado *ibíd.*

⁸ Air Transport World: «Other News», www.atwonline.com, 12 de diciembre de 2001.

⁹ *Ibíd.*, 5 de diciembre de 2001.

los Estados Unidos y las reservas de asientos hacia Europa fueron inferiores en un 30 por ciento en comparación con el período correspondiente de 2000.

Parece que Sudáfrica se beneficia de la crisis por ser un punto de destino considerado como sin peligro. El número de compañías que realizan vuelos a Sudáfrica ha disminuido de 74 en 1977 a 52 en 2001, pero aparentemente esta tendencia se ha invertido, pues varias compañías internacionales proyectan inaugurar líneas con destino a Sudáfrica o aumentar el número de vuelos a dicho país ¹⁰.

Todas las principales compañías brasileñas se enfrentan con el problema del incremento de las obligaciones por servicio de la deuda y la disminución de las ventas a raíz del 11 de septiembre. La compañía *Transbrasil*, la cuarta por orden de importancia, tendrá que bregar con empeño para reanudar sus vuelos después de haber interrumpido su actividad a comienzos de diciembre por no haber pagado sus facturas de carburante. A fin de reducir los gastos, en 2001 se ha despedido a 1.000 empleados, y los 2.000 restantes sólo han percibido una parte de su remuneración en los tres meses últimos. Se añade a los problemas financieros el hecho de que los gastos de casi todas las compañías brasileñas se designan en dólares, mientras que perciben los ingresos en la moneda del país. En los dos años pasados han fracasado intentos anteriores de unificación, mediante la fusión de *Transbrasil* y *TAM* o de *Transbrasil* y *Varig* ¹¹.

2.1.2. Previsiones a corto plazo

Todas las previsiones sobre el aumento del tráfico a corto plazo son negativas. Se ha previsto que el efecto del 11 de septiembre será el doble del efecto de la Guerra del Golfo. Se da por supuesto que las repercusiones se harán sentir de pleno en 2003, o sea, de 18 a 24 meses después de haber ocurrido la catástrofe, frente a un período de 6 a 12 meses después de la Guerra del Golfo ¹² (véase el cuadro 1 del anexo estadístico).

Según previsiones más recientes preparadas por *Avitas*, en 2002 habrá una disminución de un 1 por ciento en el tráfico de los Estados Unidos (internacional e interior) y una recuperación de un 11,8 por ciento en 2003. Ello supondría un aumento global de un 3,6 por ciento entre 2000 y 2003.

Para la región europea, *Avitas* prevé una disminución de un 2,2 por ciento en 2002 y una recuperación en 2003, con un aumento de un 6 por ciento. Ello supondría un aumento global de un 0,8 por ciento solamente entre 2000 y 2003. Así, pues, parece que Europa habrá sido perjudicada más duramente que los Estados Unidos a lo largo del trienio. Ahora bien, estas previsiones se refieren a las grandes compañías y no abarcan las compañías regionales más pequeñas. No se sabe tampoco si están comprendidos los transportistas de bajo costo.

Para la región de Asia y el Pacífico, *Avitas* prevé un progreso de un 3 por ciento en 2002 y un mayor aumento de un 7 por ciento en 2003. Los índices de aumento seguirán siendo positivos a lo largo del trienio, aun cuando lo serán a niveles muy reducidos.

¹⁰ N. Degli Innocenti: «Airlines switch to 'safe' South Africa», en *Financial Times* (Londres), 3 y 4 de noviembre de 2001.

¹¹ T. Ogier: «Crisis deepens at Transbrasil», en *Financial Times*, 5 de diciembre de 2001.

¹² Aviation Strategy: *Global demand outlook*, octubre de 2001, citado en Morrell and Alamdari, *op. cit.*

La IATA ha elaborado también previsiones región por región para la totalidad de 2001 en comparación con el año anterior. Al mismo tiempo ha aplazado la publicación de su previsión anual para los tres ejercicios siguientes. Se prevé que, para los 12 meses que terminarán al final de diciembre de 2001, el tráfico habrá disminuido entre un 7 y un 13 por ciento en relación con 2000 en las rutas interiores de los Estados Unidos y entre un 1 y un 5 por ciento en las rutas europeas.

La reducción que puede llegar a ser de un 6 por ciento del tráfico internacional total previsto para 2001 se ha de comparar con una disminución de un 3,8 por ciento después de la Guerra del Golfo en 1991 con relación a 1990. La disminución en 1991 de los servicios internacionales de los transportistas de la AEA fue de un 6,3 por ciento, pero hubo una recuperación en 1992 con un aumento de un 14 por ciento. El tráfico internacional de los transportistas estadounidenses fue menos perjudicado por la Guerra del Golfo y por la regresión, con una disminución de un 2 por ciento solamente en 1991 en comparación con 1990.

2.2. Efectos sobre la capacidad de las compañías aéreas

Los efectos de los acontecimientos recientes sobre la capacidad de las compañías se aprecian mejor teniendo en cuenta la disponibilidad en materia de asientos por kilómetro. Este criterio abarca tanto los asientos ofrecidos como las distancias recorridas y hace posible establecer comparaciones entre las rutas. Se han examinado y comparado con los del invierno anterior los programas para el invierno 2001/2002 publicados recientemente. Se evita así tomar en consideración las condiciones reinantes inmediatamente después del 11 de septiembre, cuando las compañías interrumpieron sus vuelos, pero se tiene la posibilidad de tomar en cuenta los efectos a más corto plazo. Las comparaciones con la capacidad existente antes del 11 de septiembre se resienten del cambio de régimen veraniego a régimen invernal.

Tanto las rutas transatlánticas como las transpacíficas han sido las más perjudicadas, con una reducción aproximada de un 15 por ciento en el número de asientos en noviembre de 2001. En el Atlántico Norte, las compañías cuya capacidad se ha reducido más han sido los transportistas estadounidenses: *Continental* con una reducción de un 22 por ciento, *American Airlines* un 20 por ciento y *Delta* un 19 por ciento. En cambio, la compañía *Northwest* (con vínculos estrechos con el transportista europeo *KLM*) proyecta reducir su capacidad asiento por kilómetro en un 8 por ciento y la *Lufthansa* en un 5 por ciento solamente.

Se ha modificado poco la capacidad de las rutas de Europa al Asia Nororiental; los transportistas han transferido capacidad de las rutas transpacíficas y transatlánticas a las que ponen en relación a Europa con el Asia Sudoriental, donde la capacidad aumenta en un 9,4 por ciento. En cambio, las compañías miembros de la AEA han comunicado que la capacidad con destino a Asia y Australasia se había reducido en un 8 por ciento en octubre de 2001 en comparación con el mes correspondiente de 2000. Los transportistas de la AEA han reducido también la capacidad en las rutas de enlace con el Oriente Medio y el Africa del Norte, con una disminución de un 13 por ciento en octubre de 2001 en comparación con octubre de 2000.

3. Efectos en los transportistas aéreos de otras clases

3.1. Compañías que operan en régimen de fletamento

Por lo general, los vuelos fletados son elementos de un viaje de ida y vuelta. En Europa estos vuelos forman la inmensa mayoría del tráfico no regular. En Europa las compañías «charters» son consideradas por muchos como los departamentos de transporte de las empresas del sector del turismo. En los Estados Unidos las operaciones con aviones fletados no son tan corrientes como en Europa y, por consiguiente, en la América del Norte sólo hay unos pocos especialistas en fletamento de aviones. La misma observación se aplica a Asia, donde solamente una pequeña proporción del tráfico aéreo se realiza en régimen de fletamento.

El volumen de las operaciones de esta clase se ajusta estrechamente al afán de partir de vacaciones. Como consecuencia de los acontecimientos del 11 de septiembre, parece que suscitaba cierta inquietud pasar las vacaciones en el extranjero, especialmente en los Estados Unidos y en los países del Oriente Medio. Las empresas organizadoras de viajes experimentaron una disminución inicial de un 40 por ciento en las reservas de asientos de Europa al resto del mundo. Sin embargo, según ciertas informaciones, hacia fines de noviembre esta proporción se había reducido a un 25 por ciento ¹.

En el sector del fletamento los meses de enero y febrero son muy importantes pues las reservas para las vacaciones de verano suelen hacerse al comienzo de cada año civil. Por ello, todas las empresas observan con extremo interés el volumen de las reservas efectuadas en dicho período. Algunos han comenzado a ofrecer rebajas para estimular la demanda. Otros creen que, en lugar de bajar los precios, se debe reducir la capacidad y se debe dar prioridad a una campaña destinada a intensificar la confianza del viajero. Este segundo criterio se basa en la premisa de que la disminución de las reservas relacionadas con las vacaciones se debe sobre todo al temor de volar, y no a una paralización de la economía.

No obstante lo que antecede, la Asociación de Transportistas Aéreos Internacionales (IACA) señala que las reservas futuras en poder de los organizadores de viajes son inferiores a las del año anterior. Las compañías europeas que transportan a los puntos tradicionales de vacación invernal, entre ellos los Estados Unidos, Africa, el Oriente Medio y Turquía, sufren grave perjuicio, pues la disminución de las reservas con destino a estos puntos es superior a un 50 por ciento. La IACA señala también que las reservas de billetes desde Europa a lugares de vacación en el invierno de 2001/2002 se han reducido en un 20 por ciento hasta un 40 por ciento ².

3.2. Transportistas de bajo costo

Desde antes de la crisis los transportistas de bajo costo habían comenzado a penetrar en el mercado atendido por los principales transportistas. Habían atraído también a un gran número de nuevos pasajeros que de otro modo no habrían viajado jamás en avión. La principal empresa del sector e inventora de los vuelos con eliminación de todo lo superfluo

¹ *Travel Trade Gazette*: «Lessons of the Gulf War», 26 de noviembre de 2001, citado *ibíd.*

² International Air Carrier Association: *Air transport crisis: The position of IACA*, 31 de octubre de 2001, citado *ibíd.*

es la compañía estadounidense *Southwest Airlines*; esta empresa es actualmente la mayor compañía de vuelos interiores del país. Es la única compañía aérea de grandes dimensiones que no ha despedido a trabajadores después del 11 de septiembre. *Southwest* ha sufrido también pérdidas a causa de la brusca disminución del número de pasajeros. Antes de los atentados, los reactores de la *Southwest* tenían un índice de ocupación del 74,6 por ciento, pero este índice se redujo a un 45,4 por ciento del 14 al 30 de septiembre. Con posterioridad, el factor de ocupación se ha elevado de modo sostenido hasta un 62,5 y un 67 por ciento en las dos primeras semanas de octubre. El resultado neto registrado en el tercer trimestre se redujo en un 18 por ciento hasta 151 millones de dólares.

Los transportistas europeos de bajo costo consiguen también resultados excelentes. A fines de octubre, *EasyJet* hizo público que, superado el breve descenso registrado después del 11 de septiembre, las ventas de billetes casi se habían normalizado. Los beneficios realizados antes del pago de impuestos habían aumentado en un 82 por ciento durante el año hasta fines de septiembre. La empresa *Ryanair* ganó 64.800.000 euros en el segundo trimestre fiscal terminado el 30 de septiembre de 2001, o sea, con un aumento de un 43 por ciento con relación a la ganancia de 45.300.000 euros un año antes; este transportista de bajo costo se ha beneficiado de su reciente expansión y ha proclamado que seguirá progresando. *Ryanair* lleva adelante planes destinados a abrir de 10 a 12 nuevas rutas como mínimo en Europa el año próximo. La compañía *Go*, uno de los transportistas británicos de bajo costo, había ganado 24.100.000 dólares antes del pago de los impuestos en el semestre que terminó el 30 de septiembre, un 51 por ciento más a lo largo del año. En octubre del año anterior la compañía *Go* aumentó su capacidad en un 31 por ciento en comparación con el período correspondiente de 2000. El coeficiente efectivo de ocupación se ha mantenido estable en un 75,5 por ciento.

No parece que los transportistas de bajo costo hayan sido perjudicados por la crisis. De hecho, la evolución reciente de la industria aeronáutica parece haber alumbrado nuevas perspectivas para el sector de bajo costo. Estimulados por la desaparición de compañías de pabellón nacional, por ejemplo *Sabena* y *Swissair*, los transportistas de bajo costo conquistan en los aeropuertos posiciones que han quedado libres. Se dan cuenta de que existe una ocasión histórica en un momento en que las compañías de pabellón nacional, que en su mayoría pierden dinero en el tráfico a corta distancia, restringen su actividad³.

3.3. Transportistas aéreos de carga

Los transportistas aéreos de carga, muchos de los cuales habían reducido su actividad antes del 11 de septiembre, han sido perjudicados duramente y el sector de la carga, al igual que otros sectores de la industria aeronáutica, no tiene una visión clara de su porvenir inmediato y a más largo plazo. Para el sector, uno de los problemas a largo plazo es determinar de qué modo los acontecimientos del 11 de septiembre pueden repercutir sobre los índices de crecimiento del transporte aéreo de carga.

El desplome del tráfico de carga en Asia que se había observado en meses precedentes fue acentuado por los acontecimientos y los porcentajes han sido mucho peores que los correspondientes al pasaje. El transporte de carga a través del Pacífico se redujo en un 35,6 por ciento, con una disminución de un 41 por ciento en el tráfico con destino a oriente. En Europa el transporte de carga se redujo en un 10,8 por ciento; el mayor descenso se registró en las exportaciones de Asia a Europa. La demanda en el

³ *The Economist*: «No frills, plenty of promise» (Londres), 3 de noviembre de 2001.

interior de Asia es un tanto mejor que en otras regiones, pero es difícil prever cuánto tiempo ello durará si se debilita la economía de los Estados Unidos.

En el caso de las compañías estadounidenses, el volumen de la carga transportada cayó en picado en septiembre, con una reducción del tráfico internacional en un 21,1 por ciento y de la actividad interna en un 19,2 por ciento. Estas bruscas disminuciones se debieron en gran parte al cierre del espacio aéreo estadounidense durante varios días después de los acontecimientos del 11 de septiembre. Por ejemplo, las operaciones de la empresa Federal Express sufrieron graves perturbaciones, no sólo a causa del cierre del espacio aéreo durante dos días, sino también más tarde cuando algunas empresas dejaron de solicitar entregas de un día para otro. FedEx ha podido evitar la supresión de empleos por ahora ⁴.

⁴ T. Allett: «September 11th: What happens next?», en *Airports International* (Stamford), vol. 34, núm. 8 (octubre/noviembre de 2001), pág. 8.

4. Efectos en los sectores relacionados con la aviación

4.1. Aeropuertos

Desde antes del 11 de septiembre, 2001 era ya un año mediocre para los aeropuertos. Los datos correspondientes al período junio de 2000 a junio de 2001 indicaban que, en promedio, no había aumentado el número de pasajeros y que este número había disminuido en la América del Norte. El tráfico de carga en todo el mundo se redujo en un 3 por ciento durante el período mencionado y el número de despegues y aterrizajes se mantuvo sin variación.

La Asociación Internacional de Consejos de Aeropuertos (ACI) ha indicado que la actividad de los aeropuertos más importantes (en especial los centros internacionales de intercambio) ha experimentado efectos mucho mayores como consecuencia de los acontecimientos recientes.

En la América del Norte, donde los aeropuertos generan ingresos de una cuantía anual aproximada de 450.000 millones de dólares de los Estados Unidos y dan empleo a 1.900.000 personas (y generan otros 5 millones de puestos de trabajo dependientes en las comunidades locales), se calcula que las pérdidas totales de ingresos como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre han sido las siguientes:

- ochenta y cuatro millones de dólares durante el período 11 a 15 de septiembre, cuando los aeropuertos estuvieron cerrados o sufrieron graves perjuicios;
- ciento un millones de dólares durante la semana del 16 al 22 de septiembre, y
- dos mil trescientos millones de dólares durante el período de 12 meses que terminará en septiembre de 2002 ¹.

El organismo ACI-North America (ACI-NA) ha tratado también de evaluar los efectos de los atentados del 11 de septiembre sobre las principales empresas del ramo de la alimentación y las bebidas y sobre los concesionarios del comercio al por menor que operan en los aeropuertos de los Estados Unidos, tomando como base un estudio de nueve grandes compañías que emplean en conjunto a más de 31.000 personas en los aeropuertos del país. Según estimaciones de ACI-NA, estas compañías despedirán a 9.600 empleados, o sea, un tercio de sus efectivos. Como las nueve compañías tienen a su cargo alrededor del 50 por ciento del mercado total de las concesiones aeroportuarias, se calcula que las pérdidas totales pueden aproximarse a 20.000 empleos ². Un volumen análogo de pérdidas de empleos (es decir, del 30 por ciento) ha sido mencionado por los prestatarios de servicios especializados que reciben la denominación de «empresas comerciales en situación de desventaja» ³.

¹ Estas cifras se basan en un estudio de 50 aeropuertos grandes, medianos y pequeños. Airports Council International-North America: *The US airport industry and estimates of airport economic impacts of recent terrorist threats*, 27 de noviembre de 2001, citado en Turnbull y Harvey, *op. cit.*

² *Ibíd.*

³ *Ibíd.*

En cambio, en la región de Asia y el Pacífico muchos aeropuertos de dimensiones pequeñas y medianas han comunicado que, a pesar de los acontecimientos del 11 de septiembre, aumentó el número de pasajeros transportados durante el tercer trimestre de 2001 en comparación con el tercer trimestre de 2000. En un estudio de las empresas representativas de 20 aeropuertos de los 154 aeropuertos que son miembros de ACI en la región de Asia y el Pacífico se llega a la conclusión de que solamente un 18 por ciento ha realizado despidos o ha situado a personal en excedencia. La mayoría de aeropuertos ha recurrido a otras medidas de economía de gastos, entre ellas la reducción de viajes del personal (un 46 por ciento) o una combinación de interrupciones de contratación, reducción de contratos y de personal prestado y disminución de los gastos «discrecionales», por ejemplo, los previstos por concepto de formación (un 64 por ciento) ⁴.

La estrategia preferida por los aeropuertos de esta región ha sido conservar personal y reducir los desembolsos por otros conceptos, por ejemplo, las inversiones de carácter básico. Como ha manifestado un representante de la región, «los aeropuertos han sobrevivido a la crisis económica asiática, aun cuando han realizado algunas reducciones de personal. Hemos de superar otro obstáculo en el camino, pero a largo plazo las perspectivas son de crecimiento y los aeropuertos han de conservar a los empleados competentes» ⁵.

Incluso los aeropuertos financieramente más saneados de los Estados Unidos se encuentran bajo presión: perciben ingresos considerablemente inferiores y, a la vez, procuran con denuedo sufragar gastos más elevados en concepto de seguridad y garantía financiera. Además, muchos aeropuertos estadounidenses han desarrollado su actividad sin tener un seguro por responsabilidad pues sus pólizas fueron canceladas el 30 de septiembre. Para estar asegurados de nuevo, los aeropuertos habrían tenido que pagar tarifas cuatro o cinco veces superiores a las vigentes antes de la cancelación a cambio de una cobertura muy inferior.

Varios aeropuertos estadounidenses han anunciado ya que procederán a despidos (Detroit Metropolitan Airport, Logan International Airport y Jackson Municipal Airport). Otras empresas en relación con los aeropuertos, entre ellas las de alquiler de automóviles (*Avis*, *Budget* y *Hertz* en Sea Tac Airport, *ANC Rental Corp.*) y restaurantes de aeropuertos han comenzado también a reducir sus efectivos.

El organismo británico regulador de los aeropuertos, que entre otros tiene a su cargo los de Heathrow, Gatwick, Stansted y Glasgow, ha comunicado que en octubre de 2001 se registró una disminución de 551.000 pasajeros de las rutas del Atlántico norte en tránsito por sus aeropuertos, o sea, una disminución de un 31,3 por ciento con relación al año anterior. La disminución global de un año al siguiente en el número de pasajeros se ha estabilizado en un 12 por ciento, proporción análoga a la de la segunda mitad de septiembre. Este organismo regulador ha señalado también un empeoramiento considerable de la evolución de los vuelos a larga distancia. Con exclusión de las rutas del Atlántico norte, el número de pasajeros en los vuelos a larga distancia fue inferior en un 16,4 por ciento de un año a otro en octubre, frente a una disminución de un 6,8 por ciento en septiembre. El tráfico regular europeo se redujo en un 11,2 por ciento de un año a otro ⁶.

⁴ ACI-Pacific: *Report on the impact of events of September 11 on airports in the Pacific Region* (2001), citado en Turnbull y Harvey, *op. cit.*

⁵ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

⁶ J. Kipphoff: «BAA says passengers fall by third», en *Financial Times*, 13 de noviembre de 2001.

El aeropuerto de Francfort ha indicado que en octubre de 2000 hubo una disminución de un 13,9 por ciento en el número de pasajeros en comparación con el mes correspondiente de 2000. Se prevé que el tráfico correspondiente al año se reducirá en «un coeficiente bajo de una sola cifra». El tráfico de carga disminuyó en un 11,7 por ciento y el número de vuelos, en un 2,5 por ciento. El coeficiente de ocupación por pasajero bajó de un 62,9 por ciento en octubre de 2000 a un 63,6 por ciento en octubre de 2001.

4.2. La restauración en el sector aeronáutico

Como parte de las iniciativas para reducir gastos, varias compañías han decidido dejar de servir comidas en los vuelos a corta distancia, es decir, los que duran menos de dos horas. Junto con la reducción global del número de vuelos, esta decisión ha tenido consecuencias graves para las empresas que suministran alimentos al sector aeronáutico. Dos de las empresas más importantes del ramo en el mundo han reducido sus operaciones en los Estados Unidos (*LSG/Sky Chefs*: 5.000 despidos; *Gate Gourmet*: 3.000 despidos). Los sindicatos estadounidenses han prevenido que, si más compañías deciden suprimir las comidas, pueden llegar a desaparecer los empleos de 45.000 trabajadores del ramo de la alimentación.

Teniendo en cuenta los efectos sobremanera graves de la crisis en la empresa *LSG/Sky Chefs*, la compañía *Lufthansa* ha encargado a un grupo de trabajo la elaboración de medidas suplementarias destinadas a economizar gastos y salvaguardar el porvenir del sector de la alimentación hasta el final de enero de 2002. Por encima de todo, estas medidas comprenderán la introducción de modalidades flexibles de los horarios de trabajo y el empleo de un mayor porcentaje de personal en contratos de régimen flexible.

4.3. Otros prestatarios de servicios

Las consecuencias indirectas de la crisis aeronáutica se hacen sentir en muchas empresas prestatarias de servicios a la aviación civil.

4.3.1. Control del tráfico aéreo

Los 30 Estados miembros de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) tienen conciencia de las dificultades con que se enfrenta la industria aeronáutica en su conjunto, así como de los problemas de liquidez que han de resolver los usuarios del espacio aéreo como consecuencia de la crisis actual. Los Estados miembros han decidido por unanimidad mantener las tarifas unitarias de 2002 al nivel de 2001 durante el primer trimestre de 2002. Los usuarios del espacio aéreo se resarcirán de la pérdida consiguiente de ingresos durante los nueve meses restantes de 2002, teniendo en cuenta los gastos de navegación aérea correspondientes a este período.

Los organismos de control del tráfico aéreo se enfrentan con el problema de la reducción de los ingresos a causa de la disminución del tráfico, aunque los gastos no experimentan cambios. En la mayoría de los casos, no es posible percibir una indemnización mediante el uso de las reservas financieras, pues los organismos de control funcionan según el principio de la plena cobertura de los gastos y no están facultados para acumular reservas.

El organismo alemán de control se reunirá con la Junta de Representantes de las Compañías Aéreas en Alemania (BARIG) para examinar las posibilidades de reducir los gastos a fin de evitar un aumento de los gravámenes. Se celebrarán también negociaciones sobre este tema con los sindicatos. No habrá en ningún caso una disminución de las

actividades de formación de controladores del tráfico aéreo. La contratación y la capacitación de controladores del tráfico aéreo proseguirá en todo caso: en el momento presente se necesitan 200 controladores más en Alemania.

4.3.2. Sistemas de reserva de vuelos

La empresa *Amadeus Global Travel Distribution*, una de las tres empresas principales internacionales de reserva de vuelos, se enfrenta con una reducción de las reservas desde el 11 de septiembre de 2001. Del 11 al 30 de septiembre las reservas se redujeron en un 27,5 por ciento y en octubre la disminución fue de un 16,3 por ciento⁷.

4.4. Fabricación de material de transporte aéreo

Según *Avitas*, los pedidos netos de aviones de retropropulsión llegaron a un máximo de 1.803 en 2000 y se redujeron a 816 en 2001⁸. Las entregas de aviones se han mantenido a una cifra ligeramente superior a 1.100 al año en los tres años últimos. Se prevé que el número de aeronaves retiradas del servicio aumentará de 201 en 2000 a 332 en 2001 y a 449 en 2002. En la última cifra no están comprendidas las aeronaves no autorizadas a volar que pueden ser puestas en servicio más adelante, pero se tiene en cuenta la retirada acelerada de los aviones más ruidosos y más antiguos que iban a ser eliminados en todo caso a lo largo de los años próximos. En agosto de 2001 estaban ya almacenados alrededor de 1.200 aviones y es probable que esta cifra se haya incrementado en 800 aproximadamente.

Los acontecimientos del 11 de septiembre pusieron fin a un pequeño auge de la fabricación de aeronaves comerciales y tendrán como consecuencia una disminución, estimada en un 4,4 por ciento, en las ventas totales de la industria aeroespacial estadounidense el año próximo. Se prevé que el sector de las aeronaves civiles terminará el año con ventas por valor de 50.400 millones de dólares de los Estados Unidos, aproximadamente un tercio de la actividad total y en aumento con respecto a los 48.400 millones de 2000. Ahora bien, la actividad comercial se reducirá en un 22 por ciento el año próximo hasta la cifra estimada de 39.200 millones de dólares, la más baja desde 1997.

Se calcula que de los 6.300 aviones de retropropulsión explotados por los transportistas estadounidenses, 1.250 serán depositados en almacén, devueltos a los arrendadores o, de ser posible, vendidos⁹. Se cree que el valor de las aeronaves se ha reducido ya en un 15 por ciento en comparación con los precios cotizados antes en 2001, que habían descendido ya en alrededor de un 10 por ciento en previsión de una regresión.

Según *Avitas*, los valores medios de las aeronaves en el conjunto de 2001 serán inferiores en un 11,7 por ciento con respecto al precio corriente; la baja será algo superior al promedio en el caso de los aviones de fuselaje ancho. Estas previsiones relativas a los dos años próximos son comparables a la evolución de los valores después de la Guerra del Golfo (véase el cuadro 2 del anexo estadístico).

⁷ *Die Welt*: «Reservierungssystem Amadeus leidet unter Passagierrückgang», www.welt.de, 6 de noviembre de 2001.

⁸ *2002 Global Outlook for Air Transportation*, edición especial de noviembre de 2001.

⁹ *Aircraft Value News*, 24 de septiembre de 2001.

La empresa *Boeing* prevé reducir sus entregas de aviones en 2001 de 538 (cifra revisada ya después de la regresión en los Estados Unidos) a 500 y en 2002 de 510-520 hasta el bajo nivel de 400. Teniendo en cuenta las circunstancias, *Boeing* ha decidido reducir los efectivos que fabrican aeronaves comerciales de un 20 a un 30 por ciento y ha hecho públicos planes de despido de 18.000 trabajadores antes del final de 2001 y de otros 2.000 antes del final de 2002.

El otro gran fabricante aeronáutico, *EADS (Airbus Industrie)*, se ha visto obligado a ajustar su programa de producción y ha rebajado su objetivo de producción en 2002 de más de 400 aviones a 375. Si las principales compañías aéreas aplazan la recepción de un mayor número de aviones, en 2002 *EADS* reducirá su producción en otros 30 aviones. *EADS* ha hecho públicos planes de supresión de unos 2.000 puestos de trabajo, con toda probabilidad mediante jubilaciones anticipadas a la edad de 57 años y medio ¹⁰.

El ambiente previsto de desasosiego entre los fabricantes regionales de aviones de retropropulsión comenzó a difundirse efectivamente cuando la empresa *BAE Systems* dio a conocer que pondría fin a sus programas Avro RJ-85 y RJ-100, así como a su proyecto RJX, a causa del intenso marasmo industrial, y que suprimiría 1.700 empleos. Ha concluido así definitivamente la construcción en el Reino Unido de aviones de transporte civil, actividad con más de 90 años de tradición. Otros grandes fabricantes regionales de aviones de retropropulsión, *Bombardier* y *Embraer*, han anunciado ya supresiones de empleos.

El fabricante de aviones de tipo corriente *Cessna* había hecho públicas ya reducciones de efectivos en junio de 2001 en una fase de debilitación de la economía estadounidense y de cese de pedidos. La *Raytheon*, que opera también en el mercado de los aviones de tipo corriente, así como en los mercados de pequeños reactores y de equipo de electrónica aeroespacial, procedió análogamente al despido de empleados hace algunos meses.

Los fabricantes de material de apoyo en tierra, entre ellos los alemanes *ABB* y *Siemens*, dedican a la aviación una pequeña parte de su actividad total, que se había resentido ya del marasmo económico.

Los abastecedores de medios de diversión y comunicación en vuelo han sido perjudicados también por la crisis actual, como consecuencia de la anulación de pedidos por las compañías aéreas. Se prevé que las inversiones en medios de diversión en vuelo disminuyan el año actual por primera vez en diez años a causa del aplazamiento y la anulación de entregas de aviones por las compañías. *American*, *Delta* y *United Airlines* se han retirado del proyecto de conexión en vuelo por banda ancha elaborado por la *Boeing*, pues las compañías aéreas prefieren concentrarse en actividades esenciales. La empresa *Tenzing Communications*, que ofrece servicios de correo electrónico e Internet a las compañías aéreas, ha tenido que reducir sus efectivos a la mitad cuando sus clientes han cancelado sus programas o los han aplazado hasta más adelante.

Otros fabricantes de material de transporte han sido perjudicados a su vez por la crisis de la industria. Por ejemplo, entre los fabricantes de motores, *Rolls-Royce* ha hecho públicos planes de despido de 6.000 trabajadores y *Pratt & Whitney (UTC)*, de 2.500 trabajadores.

¹⁰ *International Herald Tribune* en línea: «*Airbus sees cuts in jobs*», www.iht.com, 17 de diciembre de 2001.

4.5. Arrendadores de aeronaves

Los dos principales arrendadores en actividad, *GECAS* e *ILFC*, tenían en conjunto a su cargo alrededor del 20 por ciento de los pedidos en firme acumulados para la entrega de aviones de retropropulsión al comienzo de 2001. La totalidad de las entregas de 2001 y la mayoría de las de 2002 se habían efectuado ya antes del 11 de septiembre. Los arrendadores han de hacerse cargo ahora de las aeronaves devueltas (por anulación del arrendamiento o por devolución sin gravamen) y en algunos casos tienen que aceptar aeronaves explotadas por compañías en quiebra. Reciben también de los fabricantes entregas de nuevas aeronaves, que no pueden ser diferidas. Por supuesto, es muy difícil colocar estos aviones y los arrendadores han tenido que reducir considerablemente sus tarifas para mantener algunas de las aeronaves en vuelo. Entran así en competencia directa con los fabricantes, que están tratando también de vender aeronaves a las compañías aéreas.

5. ¿Es cierto que el marco regulador impide responder con flexibilidad a la crisis?

La aviación es uno de los instrumentos de la mundialización, pero, como sector de actividad, su adaptación a la mundialización está rezagándose a causa de sus características estructurales y del peso acumulado durante medio siglo de reglamentos nacionales e internacionales. Cuando se redactó el Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944), casi todos los países participantes hicieron sinónimas aviación y seguridad nacional y adoptaron un régimen basado en la propiedad nacional y en un sistema de transportistas titulares del pabellón nacional. Las operaciones se regirían por acuerdos bilaterales de servicio aéreo que determinarían las compañías que podrían volar, dónde, cuándo y a qué precios. El resultado fue una industria regulada en extremo.

El régimen de la industria aeronáutica ha comenzado hace poco a adaptarse a las nuevas exigencias de la mundialización. Al igual que en otras industrias, se acumula tensión entre las normas vigentes y las necesidades de la mundialización. Las compañías aéreas están estrechamente relacionadas con el Estado nación y, por este motivo, estas tensiones se agudizan al máximo tanto para la industria aeronáutica como para la compleja infraestructura que depende de ella: aeropuertos y control del tráfico aéreo. La imposición de la estructura reguladora de la aviación respondía a cierto número de objetivos cruciales. Estos pueden resumirse del modo siguiente:

- promover la expansión de la industria en condiciones ordenadas y seguras, evitando costosos y desestabilizadores ciclos de auge y declive alternados;
- garantizar un servicio de alta calidad en un vasto ámbito;
- atender a objetivos nacionales de seguridad, identidad, desarrollo económico y política industrial, y
- establecer un mecanismo de subvención recíproca entre las rutas de alta densidad y las de baja densidad que permitiera conseguir los objetivos del servicio.

Los resultados de la liberalización de las compañías en diferentes países y regiones han determinado las opiniones acerca del método o de la combinación de métodos que harán posible una mayor liberalización en el futuro. La gama de posibilidades va desde acuerdos bilaterales hasta acuerdos regionales y plurilaterales sobre libertad del espacio aéreo.

Los Estados Unidos han cosechado muchos éxitos en lo que se refiere a la apertura de mercados extranjeros mediante acuerdos bilaterales con 53 países sobre libertad del espacio aéreo. Desde un punto de vista práctico, el recurso de los Estados Unidos a la negociación bilateral ha producido excelentes resultados. Otros países han concertado también más de 30 acuerdos sobre libertad del espacio aéreo con otros asociados que no son los Estados Unidos.

La experiencia de la Unión Europea (UE) ha sido diferente y su visión ha sido condicionada por el eficaz sistema plurilateral instituido por el tercer bloque de medidas de liberalización, de 1993, que se ha hecho extensivo al Espacio Económico Europeo (EEE) y que con el tiempo comprenderá diez Estados de la Europa central y oriental.

Además, 110 Estados son partes en diez acuerdos regionales en diferentes ámbitos, por ejemplo, el Pacto Andino, el MERCOSUR, la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) y el Mercado Común del África Oriental y Meridional (COMESA).

El denominador común de estos acuerdos es el recurso a un criterio pragmático y de especificidad aeronáutica para el logro de sus objetivos. Característicamente, establecen también un mecanismo de transición que comprende medidas de salvaguardia y de liberalización gradual.

La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) ha puesto de relieve recientemente que el peligro inherente a la evolución regional y plurilateral estriba en la creación de bloques, cada uno con normas análogas, pero diferentes. Estas normas podrían tener el efecto pernicioso de impedir la liberalización a largo plazo ¹.

En algunos países, la crisis actual ha reabierto el debate sobre la regulación o la nueva regulación de la industria. Por ejemplo, en el Canadá, después del derrumbe de *Canada 3000*, las acciones de *Air Canada* en el mercado interno se elevaron en un 80 por ciento. Preocupadas por la falta de competencia, las autoridades están celebrando conversaciones con la compañía a fin de reducir su participación en el mercado. Después de examinar diversas opciones, entre ellas la nueva regulación de la industria, la apertura del espacio aéreo canadiense a competidores extranjeros o la concesión de un permiso a las empresas estadounidenses para transportar a pasajeros canadienses de una ciudad canadiense a otra a través de un centro de intercambio estadounidense, el Gobierno ha reforzado, como primera medida, las leyes canadienses en materia de competencia. Las modificaciones autorizan al Tribunal de la Competencia a multar a las empresas de transporte declaradas culpables de comportamiento anticompetencia con sanciones de 15 millones de dólares canadienses como máximo y autorizan el libramiento de mandamientos de cese de actividades contra las compañías acusadas de prácticas predatorias. Como respuesta, *Air Canada* ha propuesto que se reconozcan a los transportistas estadounidenses y canadienses derechos de «sexta libertad modificada» como paso previo al pleno cabotaje (o sea, el privilegio de realizar tráfico remunerado entre dos partes en el tratado (de B a C) a través del territorio del transportista (A)), con lo que se crearía un mercado único entre los países. Los derechos de la sexta libertad modificada darían a las compañías aéreas la posibilidad de mantener el tráfico interno desde cada uno de los países a través de los centros de intercambio respectivos. Este cabotaje de «país de origen» es el paso lógico subsiguiente que estos países deberán hacer después de haber concertado el acuerdo de 1995 sobre libertad del espacio aéreo. Conviene señalar que los sindicatos estadounidenses de la industria aeronáutica son contrarios desde siempre al cabotaje ².

En Australia, la agrupación dispuesta a resucitar a la desaparecida compañía *Ansett* ha pedido al Gobierno un mayor rigor en las leyes en materia de competencia, la expedición de mandamientos de cese de actividades y, en general, atribuciones más amplias a los reguladores en sus actuaciones contra las compañías aéreas que tengan un comportamiento anticompetencia. Sin embargo, el Gobierno ha hecho público que no se modificarán las disposiciones legislativas en materia de prácticas comerciales para dar una protección suplementaria a *Ansett*. En cambio, el Gobierno tiene el propósito de instituir con *Qantas* un código voluntario de conducta mercantil.

Algunos sindicatos han reclamado con insistencia que se mantenga el apoyo público a la compañía aérea nacional, casi siempre con el argumento del «interés público». Por

¹ R. Smithies: *Airline liberalisation - Consequences and policy implications*, ponencia presentada en la Mesa Redonda del Comité del Turismo de la OCDE sobre transporte aéreo y turismo, París, 25 de octubre de 2001.

² *Air Transport World*: «Air Canada proposes single market between US and Canada», www.atwonline.com, 7 de diciembre de 2001. Véase también R. Luciw: «Open skies to US carriers, Milton urges», www.globeandmail.ca, 6 de diciembre de 2001.

ejemplo, el Consejo Representativo Central de *Aer Lingus* ha afirmado que, en su condición de economía insular, Irlanda sufriría una pérdida considerable si quedara privada de su compañía aérea nacional.

No es sorprendente que la mayoría de los sindicatos, y no sólo los europeos, se oponga a las políticas de promoción de fusiones, adquisiciones y unificaciones o, todavía más, de atenuación de las normas reguladoras de la propiedad de extranjeros. Estos asuntos están estrechamente asociados con las consideraciones de interés público y de servicio público ³.

³ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

6. Respuesta de los poderes públicos a la crisis actual

Es opinión general de las compañías aéreas y de sus órganos representativos que los atentados del 11 de septiembre iban dirigidos contra políticas gubernamentales y no contra la industria del transporte aéreo. Por consiguiente, incumbe a los poderes públicos responder de manera apropiada mientras no se pueda restablecer la normalidad en las condiciones comerciales. Algunos transportistas piden un apoyo público concreto; otros creen que los gobiernos deben tratar de ofrecer soluciones a los problemas comunes con que se enfrentan todos los que desarrollan su actividad en el espacio aéreo.

Una de las consecuencias de la crisis actual es el hecho de que cierto número de compañías aéreas de todo el mundo deba hacer frente a dificultades financieras. Algunas se verán obligadas a interrumpir sus operaciones y habrán de ser disueltas; otras podrán ser nacionalizadas de nuevo o podrán beneficiarse de subvenciones. El resultado final será una evolución hacia la unificación que planteará retos por igual a los gobiernos, a los usuarios y a las compañías aéreas.

La Asociación de Compañías Aéreas de Asia y el Pacífico (AAPA) ha exhortado a los gobiernos de la región a ayudar a la industria en su intento de recuperarse de la crisis mediante la eliminación de las tasas de aterrizaje, los gravámenes terminales y los impuestos. Ha pedido también a los gobiernos ayuda para promover el turismo y facilitar los viajes internacionales en avión.

Las compañías de bajo costo, por ejemplo *Ryanair*, creen que la Comisión Europea y los gobiernos europeos deben oponerse con firmeza a las solicitudes de ayuda estatal. Si quieren realmente ayudar a la industria aeronáutica en crisis, la Comisión y los gobiernos deben adoptar medidas que reduzcan los gastos de las compañías (por ejemplo, el recargo por pasajero en avión en el Reino Unido o los gravámenes de uso y aterrizaje en muchos aeropuertos de propiedad estatal), porque estas medidas tendrán como resultado una reducción inmediata de los gastos y de los precios de los billetes, lo que estimulará a su vez los viajes por aire y contribuirá a limitar los efectos de una regresión en las economías europeas.

Las empresas de fletamento han pedido también que se las incluya en todo programa oficial de indemnización a las compañías de vuelos regulares. La asociación de compañías de este ramo, la Asociación Internacional de Transportistas Aéreos (IACA), ha declarado que, aun cuando no preconiza la concesión de una subvención estatal, cree que los gobiernos deben prestar asistencia financiera para compensar los gastos adicionales en que incurre la industria como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre.

Estados Unidos

El 21 de septiembre de 2001 el Congreso de los Estados Unidos aprobó un conjunto de medidas de urgencia, entre ellas la concesión de una ayuda directa e inmediata de 5.000 millones de dólares para indemnizar a las compañías aéreas por las pérdidas que fueran consecuencia directa del cierre del espacio aéreo y de la reducción del tráfico, así como otros 10.000 millones de dólares a título de garantía de los préstamos gubernamentales. La ayuda está subordinada a una congelación de los sueldos por encima de cierto nivel hasta el 11 de septiembre de 2003 y al cumplimiento de la obligación de

mantener servicios aéreos esenciales ¹. El Gobierno de los Estados Unidos ha manifestado que no se dará ninguna ayuda suplementaria a las compañías aéreas.

La industria aeronáutica estadounidense parece estar bordeando la reestructuración más radical desde el comienzo de la desregulación hace más de 20 años. El resultado final puede ser un menor número de compañías y un alza de precios. Por conducto de la Junta de Estabilización del Transporte Aéreo, el Gobierno puede desempeñar una función importante en este proceso. Para atenuar los problemas cada vez mayores de liquidez de las compañías, el Gobierno ha aplazado hasta el 15 de enero de 2002 el pago de los impuestos con un valor de 2.000 millones de dólares debidos por las compañías el 15 de noviembre. La Junta de Estabilización del Transporte Aéreo decidirá de qué modo la administración federal distribuirá 10.000 millones de dólares en garantías de préstamo que forman parte del socorro aprobado por el Congreso. Aunque no está claro de qué modo la Junta distribuirá las garantías de préstamo, la mera cuantía del dinero que ello representa significa que, por primera vez en muchos años, los poderes públicos intervendrán de manera importante en la reestructuración de la industria aeronáutica. Como dicen varios dirigentes de la industria, el resultado final puede ser un sistema de transporte aéreo dominado por un puñado de compañías — probablemente *United*, *American* y *Delta* y tal vez *Northwest* — y unos pocos transportistas de bajo costo, entre ellos *Southwest Airlines* y *JetBlue Airways* ².

America West Airlines fue el primer transportista que recurrió a la ayuda instituida por el Congreso al pedir 400 millones de dólares en concepto de garantías federales de préstamo. A pesar de que en los criterios de garantía de los préstamos a los transportistas aéreos se dispone expresamente que las solicitudes serán objeto de una consideración más favorable si comprenden concesiones de los empleados, *America West* estimó que los empleados ya habían aportado bastante con la eliminación de 2.000 puestos y crear así trabajo adicional para los empleados restantes. A cambio del apoyo gubernamental, *America West* aceptará que el Gobierno compre alrededor de 3.400.000 acciones de clase B en su empresa matriz, *America West Holding Corporation*.

Europa

La Comisión Europea aprobó la prestación de apoyo gubernamental para indemnizar a las compañías aéreas del costo extra de los seguros desde el 11 de septiembre. Aun cuando estaba limitada en un principio a un mes, la medida ha sido prorrogada luego hasta fines de marzo de 2002. El conjunto de la ayuda prestada por la UE comprende también los elementos siguientes:

- una actitud más favorable con respecto a las fusiones de compañías aéreas, lo que permitirá que en adelante las fusiones se efectúen más fácilmente;
- los gobiernos ayudarán a financiar las medidas de incremento de la seguridad en los aeropuertos;
- indemnizar a las compañías por los días durante los cuales tuvieron que inmovilizar sus aviones después de los acontecimientos del 11 de septiembre.

¹ Se dan más precisiones en Morrell y Alamdari, *op. cit.*

² M. McNeil Hamilton; F. Swoboda: «Airlines on course for a restructuring», www.washingtonpost.com, 14 de noviembre de 2001.

Varios gobiernos europeos tratan de instituir un mecanismo de socorro para sus compañías en situación difícil, porque se dan cuenta de que son muy tenues las posibilidades de que la Comisión Europea autorice una ayuda estatal.

Asia

Tanto *Japan Airlines* como *All Nippon Airways* han solicitado del Gobierno japonés asistencia financiera, así como la garantía de los pagos en concepto de mayores gastos de seguros durante seis meses. Han solicitado asimismo ayuda gubernamental para costear mayores gastos en concepto de seguridad.

En la República de Corea el Gobierno ha solicitado aprobación parlamentaria para los préstamos en condiciones de favor por un valor máximo de 250.000 millones de won (192 millones de dólares) a *Korean Air* y *Asiana*, así como la reducción de impuestos en relación con la compra de aeronaves y la importación de carburante para reactores. Se cree que el total excederá de 900.000 millones de won³. Estas posibilidades no están al alcance de *Singapore Airlines* y *Cathay Pacific Airways*.

³ Air Transport Intelligence, 17 de octubre de 2001.

7. Reestructuración de la industria: ¿qué se puede prever?

La creación de empresas aeronáuticas mundiales comparables a las existentes en otros sectores sigue siendo imposible a causa de las disposiciones sobre propiedad nacional y control efectivo consignadas en los acuerdos bilaterales. Como medida destinada a suplir la realización de fusiones y adquisiciones, casi todas las compañías han concertado acuerdos de comercio o de alianza que tienen por objeto ampliar el alcance de sus operaciones.

En el caso de las alianzas, las fusiones y las adquisiciones no son una medida obligada, pero pueden convertirse en el instrumento que haga posible la fusión. Por consiguiente, los principales transportistas europeos son partidarios de normas europeas uniformes en materia de propiedad y reglamentación.

En los Estados Unidos, la participación extranjera en las compañías aéreas está limitada como máximo a un 24,9 por ciento. No es probable que esta disposición se modifique pronto después de los acontecimientos del 11 de septiembre.

Muchos expertos aeronáuticos están convencidos de que las subvenciones estatales y la renacionalización no son la respuesta a los problemas de la industria. Los poderes públicos han de tener la seguridad de que, incluso sin compañía nacional, se pueden garantizar los servicios de transporte aéreo. Si la unificación se realiza de manera racional y controlada, seguirán existiendo excelentes posibilidades de empleo.

En Europa, existe la voluntad política de unificar la industria. El comisario europeo Mario Monti (Competencia) y la comisaria europea Loyola de Palacio (Transporte) han manifestado que ven con mejores ojos la unificación de la industria aeronáutica europea. Se tiene la impresión de que un número excesivo de compañías europeas se disputa la clientela disponible y de que, si no hay unificación, todo el sector caerá bajo el dominio de las compañías estadounidenses. Los sindicatos ven con particular inquietud la posibilidad de una unificación forzosa dentro de la UE como consecuencia de la crisis actual.

En un documento preparado por la Asociación Internacional del Transporte de la América Latina (AITAL), que será examinado por los ministros latinoamericanos del transporte, se señala que — directa o indirectamente — el transporte aéreo aporta el 12 por ciento del producto interno bruto de la región. Para mejorar las perspectivas comerciales a largo plazo de las compañías latinoamericanas, se propone un marco regulador común que reduciría los costos y contribuiría a mejorar la utilización de las aeronaves y las tripulaciones, de manera análoga a los organismos comunes que regulan la aviación en Europa (JAA); un organismo común de control del tráfico aéreo, análogo al Eurocontrol; la flexibilización de las disposiciones sobre propiedad extranjera, en particular para los inversionistas de fuera de la región, y la adopción de las primeras medidas conducentes a la creación de un mercado aeronáutico común latinoamericano que atenúe inmediatamente las exigencias relativas a la aprobación de acuerdos de explotación conjunta y flexibilice más los derechos de tráfico.

Si bien la unificación internacional tal vez no sea posible en un futuro inmediato por diversos motivos, entre ellos la estructura bilateral de los acuerdos aeronáuticos, la unificación dentro de un país es posible y es ya efectiva en Australia. En el Japón, *Japan Airlines* ha adquirido también el control de *JAS*, el tercer transportista interior por orden de importancia, con el establecimiento de un cuasi duopolio en las rutas interiores japonesas.

8. Estrategias de las alianzas y de las compañías en respuesta a la crisis

8.1. Alianzas

Por consideraciones de regulación y por consideraciones nacionales, han sido las alianzas el conducto del que la industria aeronáutica se ha servido hasta ahora para responder a las nuevas necesidades de los clientes y a la evolución de los factores de mundialización. Una de las cuestiones clave es saber de qué modo evolucionarán las alianzas después de los acontecimientos del 11 de septiembre. Aunque brindan la ventaja de crear redes mayores, las alianzas suscitan incertidumbre en cuanto a las decisiones de inversión, acarrear gastos de transacción e imponen otras limitaciones que se pueden superar mediante la plena integración posible en otras industrias. La cooperación en el seno de las alianzas plantea problemas a los dirigentes: las dimensiones de la alianza, la necesidad de intensificar la cooperación, la armonización y normalización de los métodos comunes y la búsqueda de sinergia para reducir los gastos. Sin embargo, en épocas de crisis, las alianzas no impiden necesariamente que se agudice la competencia entre los asociados.

En la actualidad, cinco alianzas — *One World*, *Star*, *Wings*, *Sky Team* y *Qualiflyer* — destacan como las agrupaciones que serán el núcleo alrededor de las cuales otras compañías con sólidas redes nacionales se congregarán para formar redes mundiales, que se podrán calificar de alianzas globales. Sin embargo, seguirán siendo creaciones frágiles, sujetas a atracciones y fuerzas económicas rivales. A lo largo de los años, varias compañías han pasado de una alianza a otra. Por ejemplo, *Austrian Airlines* pasó de *Qualiflyer* a *Star*. *Air France* ha lanzado recientemente la idea de crear una alianza mediterránea con *Alitalia* e *Iberia*. Para hacer posible este triple acuerdo, *Iberia* tendría que salir de la alianza *OneWorld*.

8.2. Compañías

Las compañías aéreas han tomado las diversas medidas a corto plazo que se han descrito más arriba, pero pocas han modificado sus estrategias a más largo plazo. Los transportistas miembros de redes suprimieron efectivamente algunas rutas no rentables y redujeron las frecuencias en otras. Los acontecimientos del 11 de septiembre sirvieron de catalizador importante para estas medidas, así como para las antes descritas (por ejemplo, la inmovilización de los aviones más antiguos y la reducción de los gastos de mano de obra). Además de inmovilizar aeronaves, las compañías han reducido también todas las inversiones en bienes de equipo no esenciales. Las inversiones en aeronaves ya contratadas han tenido que hacerse efectivas en la mayoría de los casos, pero invertir en otras compañías no se ha considerado como un gasto posible a corto plazo.

La respuesta más corriente a la crisis por parte de las compañías aéreas ha sido interrumpir la contratación. Otras medidas de reducción de gastos destinadas a evitar el despido de personal básico son la renovación de contratos temporeros, la no transferencia de personal en régimen de prueba a contratos plenos, una mayor flexibilidad temporal, por ejemplo un horario más breve de trabajo, el trabajo a tiempo parcial y el trabajo compartido, la reducción de los sueldos de los dirigentes, la congelación de los sueldos del personal de la compañía durante tiempos distintos, la reducción del sueldo del personal no administrativo y las excedencias voluntarias.

La agrupación *Austrian Airlines* está reduciendo sus efectivos en un 12 por ciento y aminora su capacidad. Ha decidido seguir reduciendo gastos de modo resuelto y consolidar su posición al servicio de la clientela en la Europa Central y Oriental. Como parte de su plan industrial bienal, *Alitalia* ha hecho público que concentrará sus actividades en el espacio aéreo interior y que sólo mantendrá algunas rutas intercontinentales. *Scandinavian Airlines System (SAS)* considera que tiene el tiempo estrictamente indispensable para realizar una reestructuración necesaria que le permita reanudar su crecimiento en 2003 y evitar la relegación a la categoría de transportista secundario regional. *Czech Airlines* ha abandonado los planes de expandir su flota en 2002 a la vista de la disminución de la demanda desde el 11 de septiembre. No reducirá su flota de 30 aeronaves, sino que procurará utilizarlas al máximo, lo que quiere decir que los vuelos serán más frecuentes y que se acrecentará la utilización diaria de los aviones.

Air New Zealand, recapitalizada por la administración pública, ha adoptado un plan comercial quinquenal como parte de su estrategia de supervivencia. Los objetivos fundamentales son los siguientes: i) reducir al mínimo los gastos en efectivo durante el presente ejercicio financiero; ii) adaptarse a una menor demanda de viajes por aire mediante la reducción de la red a un núcleo sostenible a plazo medio; iii) garantizar la distribución en Australia para compensar la pérdida del tráfico secundario causado por el derrumbe de *Ansett*, y iv) conseguir que la compañía conserve su ventaja para competir en sus mercados básicos¹.

¹ D. Riordan: «Air NZ's delicate balance», en *New Zealand Herald* en línea, www.nzherald.co.nz, 6 de diciembre de 2001.

9. Seguridad y protección

Los acontecimientos sobrevenidos en los Estados Unidos han puesto de manifiesto lo fácil que ha sido eludir los sistemas de seguridad en el transporte aéreo. En todo el mundo, los legisladores, los aeropuertos, las compañías aéreas y los fabricantes están tratando de colmar con múltiples medidas y nuevos reglamentos las lagunas en la esfera de la seguridad que hicieron posible lo sucedido.

La Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) (septiembre y octubre de 2001) aprobó una resolución titulada *Declaración sobre el uso indebido de aeronaves civiles como armas de destrucción y otros actos de terrorismo que afectan a la aviación civil*. En armonía con esta resolución, el Consejo de la OACI decidió convocar una conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación; se prevé que la conferencia apoyará un plan de acción de la OACI para reforzar la seguridad de la aviación y reafirmar la responsabilidad de los Estados para garantizar la seguridad de la aviación en sus territorios ¹.

El Congreso de los Estados Unidos aprobó una reforma del sistema nacional de seguridad aeronáutica que atribuye al Gobierno federal el control supremo de las operaciones de seguridad en los aeropuertos. En virtud de esta disposición legislativa, el sistema privado de verificación de los equipajes será reemplazado por un contingente federal de 28.000 agentes que inspeccionarán el equipaje de los pasajeros. Además, se ha dispuesto que se adopten otras medidas de seguridad a bordo de las aeronaves.

Todos los aeropuertos tendrán que poner en práctica un sistema federal de verificación de los equipajes en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la ley; para fines de 2002 habrán de haberse instalado máquinas electrónicas de verificación. Todos los verificadores de equipaje recientemente contratados habrán de ser ciudadanos de los Estados Unidos. Los verificadores extranjeros no serán despedidos durante la transición, pero algunas empresas especializadas en las cuestiones de seguridad prevén que muchos empleados partirán pronto a causa de lo incierto de su empleo. El sindicato más importante de empleados federales ha señalado que la ley no garantiza el derecho de sindicación de los verificadores federales, pero ha acogido con agrado el hecho de que el Congreso haya creado un contingente federal de 28.000 agentes ².

Según las indicaciones más recientes, el Departamento de Transporte quizá no esté en condiciones de ajustarse al plazo previsto para la verificación de todos los equipajes objeto de examen para la búsqueda de explosivos a causa de la falta de trabajadores, de perros olfateadores y de aparatos de verificación ³.

La Conferencia Europea de la Aviación Civil (ECAC) ha adoptado diversas medidas destinadas a intensificar la seguridad en tierra y a bordo de las aeronaves en vuelo, y a impulsar los trabajos en curso para cubrir la necesidad absoluta de mantener las comunicaciones desde tierra con los aviones en época de crisis. El Instituto Europeo de

¹ OACI, comunicado de prensa PIO 15/01, 28 de noviembre de 2001.

² C. Mayer; E. Eilperin: «Federal air-security Bill clears Congress», www.washingtonpost.com, 17 de noviembre de 2001.

³ G. Robinson: «US cannot meet deadline for new airport security», en *Financial Times*, 28 de noviembre de 2001.

Formación en Seguridad Aeronáutica (EASTI) tiene una importante función que desempeñar para la capacitación de todo el personal de protección ⁴.

En una declaración sobre las normas necesarias para garantizar la seguridad aérea hecha ante el Subcomité del Congreso de los Estados Unidos que se ocupa de la política de energía, recursos naturales y asuntos de reglamentación, John O'Brien, director de ingeniería y seguridad aérea en la Asociación de Pilotos de Línea Aérea (ALPA), ha puesto de relieve que «los pilotos de muchas compañías estadounidenses consideran que la formación en materia de seguridad que reciben de ésta es aburrida, irrelevante y sin relación con la realidad; buena parte se repite de un año a otro y consiste en gran parte en la contemplación de películas de vídeo». La ALPA hace suyos los llamamientos que invitan a los poderes públicos y a la industria a elaborar orientaciones detalladas para un programa de formación de los tripulantes y del personal a bordo de los aviones de líneas regulares con objeto de prepararlos contra «posibles amenazas». Estas medidas deben hacerse extensivas a todos los pilotos de aviones de carga, que tienen obligaciones especiales al respecto. La ALPA colaborará con los organismos oficiales y las empresas industriales para elaborar una «estrategia común de capacitación del personal aeronáutico a fin de luchar contra la piratería aérea» ⁵.

⁴ ECAC: Press Release N° 177E, 4 de diciembre de 2001.

⁵ ALPA, www.alpa.org, 27 de noviembre de 2001.

10. Consecuencias sociales de la crisis

10.1. Efectos sobre el empleo

Después de los acontecimientos del 11 de septiembre, los transportistas estadounidenses decidieron con mucha rapidez hacer públicas reducciones de los servicios y del empleo. La industria se había resentido ya de la disminución de la demanda de pasajes, especialmente para los viajes de negocios, y casi todos los transportistas procedieron a reducciones de un 20 por ciento aproximadamente. El número de ceses con anticipación correspondía a las reducciones de los servicios (véase el cuadro 3 del anexo estadístico).

En Europa la disminución del tráfico fue mucho menos intensa y hubo también menos anuncios primerizos de pérdidas de empleo. Este ajuste más lento parece deberse a tres factores.

Primero, había mayor incertidumbre acerca de los efectos del 11 de septiembre. Segundo, los transportistas de pabellón nacional no tenían una idea precisa que les permitiera saber si, o en qué medida, recibirían apoyo financiero o de otra clase de las autoridades nacionales o de la Comisión Europea (CE). Tercero, las disposiciones sobre diálogo social por conducto de los consejos de empresa y otros mecanismos exigían la consulta previa de los empleados y los representantes sindicales.

En la respuesta de las compañías norteamericanas y europeas a la crisis hay una asimetría evidente. En América del Norte las compañías hicieron públicas inmediatamente considerables supresiones de empleos y emprendieron luego un proceso de negociaciones (a menudo difíciles) con representantes de los empleados, mientras los sindicatos procuraban reducir el volumen y atenuar los efectos de las inminentes pérdidas de empleos.

En cambio, en Europa muchos transportistas tomaron en consideración y pusieron en práctica posibilidades distintas de la supresión directa de empleos y celebraron extensas consultas con los empleados y los representantes sindicales, por lo común de conformidad con el derecho nacional del trabajo.

El resultado neto de los diferentes métodos seguidos en América del Norte y en Europa puede muy bien ser el mismo por lo que se refiere a un número mucho menor de despidos en relación con los previstos inicialmente (véase el cuadro 4 del anexo estadístico). Sin embargo, la manera de abordar el diálogo social en América del Norte parece haber exacerbado viejas tensiones entre la dirección y el personal.

Las compañías que operan con aviones fletados, al igual que los transportistas de líneas regulares, han experimentado pérdidas de empleos y han aceptado reducciones de sueldos. Por ejemplo, los pilotos de *Air 2000* han aceptado una reducción del sueldo en un 5 por ciento, y la conservación de 45 puestos. Ahora bien, 32 pilotos quedarán cesantes y 16 capitanes descenderán al grado de primer oficial. Se proyecta restablecer el 5 por ciento del sueldo cuando la actividad se intensifique el verano próximo. *Air 2000* ha inmovilizado también dos aviones Boeing 757.

Los organizadores de viajes responden también a la crisis reciente en las esferas de la capacidad, el empleo y la reducción de los sueldos. Hasta principios de noviembre se habían perdido en este sector de la industria 3.000 puestos de trabajo. La agencia *Thomas Cook* ha hecho pública la supresión de 1.500 puestos en el Reino Unido y una reducción

del sueldo de un 10 por ciento del personal conservado. Los más altos dirigentes de la empresa han aceptado también una reducción del 15 por ciento en sus sueldos. Otras empresas han hecho públicas también reducciones de sus efectivos: 500 puestos en *First Choice*, 400 en *Thomson* y 350 en *Airtours*.

10.2. Diferencias entre los efectos sobre las mujeres, los hombres y las minorías

Escasean las informaciones sobre el empleo de mujeres y de diferentes grupos étnicos en la industria de la aviación civil. Por ejemplo, la OACI reúne datos sobre el número total de los empleados de las compañías aéreas en 55 países, pero no hace un desglose entre hombres y mujeres.

Los datos correspondientes a cada país son asimismo escasos. Por ejemplo, en el Reino Unido en las estadísticas oficiales se hace un desglose entre los empleados masculinos (el 47,5 por ciento) y los femeninos (el 52,5 por ciento) en el concepto «transporte aéreo», pero no hay un desglose detallado en relación con los diferentes grupos o subsectores profesionales de la industria (por ejemplo, personal de compañía aérea en comparación con personal de mantenimiento de aeronaves, tripulantes en comparación con personal de servicio a bordo).

Los Estados Unidos son uno de los pocos países que publican informaciones más detalladas. Estos datos ponen de manifiesto que los pilotos son en su mayoría hombres blancos con título universitario (sólo hay un 3,7 por ciento de mujeres piloto, un 1,9 por ciento de pilotos negros y un 4,3 por ciento de pilotos hispánicos). Análogamente, entre los mecánicos, sólo un 6 por ciento son mujeres, un 8,3 por ciento negros y un 9 por ciento hispánicos. En cambio, un 80 por ciento de auxiliares de vuelo son mujeres (un 12 por ciento del personal auxiliar está formado por negros y un 8 por ciento por hispánicos)¹.

En el estudio realizado por Turnbull y Harvey, la respuesta más frecuente a las preguntas relacionadas con una diferencia entre los efectos sobre las mujeres y las minorías fue que los reglamentos en materia de recursos humanos se aplicaban por igual en el caso de las mujeres y que, por lo general, no había ningún efecto desproporcionado sobre las minorías étnicas. Ahora bien, casi todos los sindicatos ponen empeño en distinguir entre «efectos desproporcionados» y «discriminación».

No es raro que los sindicatos cuyos miembros son en su mayoría mujeres (por ejemplo, los auxiliares de vuelo) o pertenecen a minorías étnicas (por ejemplo, el personal de restauración y de limpieza) hagan mención de un «efecto desproporcionado» sobre estos grupos como consecuencia de los recientes programas de reestructuración de la mano de obra. Por ejemplo, la Asociación de Auxiliares de Vuelo (AFA) de los Estados Unidos y el Sindicato Nacional del Personal Comercial Auxiliar (SNPNC) de Francia, ambos formados mayoritariamente por mujeres, han puesto de relieve que ha habido un «efecto desproporcionado», por definición, sobre las mujeres².

Otros sindicatos han señalado que muchos de los puestos temporeros o de contratación objeto de medidas «suaves» de reducción de gastos (es decir, para proteger al personal «básico» de la compañía se despide a grupos «periféricos») han tenido un efecto

¹ Oficina de Estadísticas Laborales. Véase un análisis en N. Brown Johnson: *Airlines* (School of Management, University of Kentucky, 2001), citado en Turnbull y Harvey, *op. cit.*

² Turnbull y Harvey, *op. cit.*

desproporcionado sobre las mujeres y las minorías étnicas. Ahora bien, una evaluación completa de las diferencias entre los efectos sobre los hombres, las mujeres y las minorías requeriría un análisis detallado de diferentes compañías aéreas, aeropuertos y otras empresas de aviación civil, con desglose según las categorías de empleo. A causa de lo limitado del tiempo disponible ha sido imposible compilar estos datos ³.

Con relación a la cuestión de la discriminación, varios sindicatos han mencionado la función de las cláusulas de contratación, muy en particular las normas sobre antigüedad, como una forma efectiva de protección para las mujeres y las minorías. Como ha observado un dirigente sindical, «el racismo y el sexismo están institucionalizados en algunas partes de la industria, pero la antigüedad es la institución del mercado laboral que compensa este hecho» ⁴. Ahora bien, en algunos casos se han dejado sin efecto las cláusulas sobre antigüedad para proporcionar beneficios o ventajas adicionales a estos grupos (por ejemplo, el acuerdo sobre el trabajo a tiempo parcial concertado por *British Midland* y la Asociación Británica de Pilotos de Líneas Aéreas (BALPA) dispone que las mujeres piloto deseadas de aceptar trabajo a tiempo parcial después de la licencia por maternidad tendrán prioridad para ocupar las vacantes, independientemente de la antigüedad.

Sin embargo, hay otros ejemplos de normas en materia de recursos humanos que pueden ser «oficialmente equitativas», pero que son «discriminatorias en la práctica». En muchos programas de reestructuración se establecen modificaciones del tiempo de trabajo o nuevos turnos que pueden ser menos apropiados para las empleadas. Por ejemplo, en *Aer Lingus* algunas empleadas han manifestado inquietud en relación con los cambios propuestos en los sistemas de turnos que pueden tener como resultado que un número considerable del personal auxiliar femenino deba aceptar «voluntariamente» el plan de reducción de empleos propuesto.

Se sabe desde hace tiempo que, en cualquier actividad de reestructuración, habrá una diversidad de decisiones de reducción de empleos que irán desde la supresión obligatoria (decidida por el empleador) hasta la supresión voluntaria (decidida por el trabajador). Ahora bien, muchos empleados «aceptarán» un plan de cese de servicio porque las modificaciones propuestas en la organización del trabajo y en las condiciones de empleo han dejado de ser aceptables (supresión «obligatoriamente voluntaria») ⁵.

Por consiguiente, conviene vigilar cuidadosamente los planes de despidos y las modificaciones de los acuerdos de trabajo. Ni la dirección ni los sindicatos deben dar sencillamente por supuesto que un empleado es «candidato voluntario» para abandonar el empleo o para aceptar la excedencia por voluntad propia.

10.3. Formación y complemento de formación

En una reunión de urgencia del Comité Europeo de Diálogo Social Sectorial sobre la Aviación Civil, los interlocutores sociales estuvieron de acuerdo en que, en relación con la seguridad, no sólo peligraban las vidas de los trabajadores, sino que éstos tenían además a

³ Se han solicitado estos datos a varias empresas de aviación civil. Casi todas han dicho que no tienen todavía ningún desglose detallado o bien que no suelen facilitar estas informaciones.

⁴ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

⁵ Véase P. Turnbull; V. Wass: «Redundancy and the paradox of job insecurity», en E. Heery y J. Salmon (eds.): *The insecure workforce* (Londres, Routledge), págs. 57 a 77, citado *ibíd.*

su cargo la aplicación de muchas de las medidas vigentes y de las nuevas medidas de seguridad. Los trabajadores tenían la enorme responsabilidad suplementaria de garantizar la seguridad de los pasajeros y la protección de los viajeros en avión. Por consiguiente, es necesario emplear en el sector, tanto en tierra como en el aire, personal profesional, plenamente formado. En particular, conviene proporcionar recursos con esta finalidad ⁶.

En el estudio de Turnbull y Harvey ⁷ se indica que son sobre todo los pilotos los que han manifestado inquietud por la interrupción de la contratación y la reducción de la formación. Según la empresa InterCockpit Pilot Training Network, filial independiente de la sección de capacitación para el vuelo de Lufthansa, las compañías aéreas europeas necesitarán como mínimo 80.000 nuevos pilotos en los diez años próximos. Por consiguiente, la European Cockpit Association (ECA) ha exhortado a la Comisión Europea a estudiar la posibilidad de adoptar medidas que permitan garantizar el mantenimiento de las calificaciones y los títulos de los pilotos no empleados, prestar apoyo para sufragar los gastos actuales y futuros de formación de pilotos y adoptar disposiciones para promover la circulación de los trabajadores dentro de la UE.

Los controladores del tráfico aéreo han expresado también intensa preocupación por la reducción de las actividades de formación en algunos países. Se calcula que en todo el mundo se necesitan más controladores del tráfico aéreo (de un 15 a un 20 por ciento más) y que para adquirir una formación completa y práctica son necesarios de tres a cinco años ⁸.

La crisis plantea de nuevo la cuestión de la acreditación de los tripulantes y del personal de tierra como expertos en seguridad, tal como argumenta con energía la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). Esta afirma que «la industria y los gobiernos deben reconocer a las tripulaciones y al personal de tierra como profesionales de la seguridad y velar por que el sector aéreo cuente con personal equipado y motivado para preservar la seguridad y la protección» ⁹.

En la actualidad, alrededor de la mitad de los Estados miembros de la OACI expiden títulos de tripulante profesional. Ahora bien, estos títulos no se exigen en los grandes países y, por consiguiente, menos del 10 por ciento de los miembros de las tripulaciones trabajan con título en todo el mundo.

Según las normas y los principios en materia de titulación del personal estipulados en el convenio de Chicago, el Estado donde la aeronave está matriculada tiene a su cargo la calificación de la tripulación y la dirección de las operaciones de vuelo y de mantenimiento. En el anexo 6 del convenio, *Operaciones de aeronaves*, se enumeran las exigencias en materia de formación del personal de la aeronave y, concretamente, de la tripulación. Un título profesional da fe de la aptitud, pero ésta es el resultado de selección y formación. En consecuencia, hay a la vez un vínculo directo y una relación jerárquica entre

⁶ Dictamen conjunto de los interlocutores sociales europeos sobre el tema de la aviación (Bruselas), 12 de octubre de 2001.

⁷ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

⁸ M. Baumgartner, Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tráfico Aéreo (IFATCA): Información comunicada al grupo de reflexión de la OIT sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre de 2001, Ginebra, 29 y 30 de octubre de 2001.

⁹ S. Enright: «Getting back off the ground», en *Transport International* (Londres ITF) núm. 4: 2001, págs. 12 y 13.

la formación y la titulación. La formación es un proceso técnico que proporciona aptitud; en cambio, la titulación es un proceso administrativo que da fe de la aptitud.

Se plantean también cuestiones en la esfera de las relaciones industriales. La expedición de títulos profesionales y, en especial, la convalidación de los títulos extranjeros se ha utilizado a menudo para controlar la entrada de personal en los efectivos, además de servir para el objetivo básico de ser prueba de aptitud. Es cierto por lo general que los tripulantes con título profesional tienen en las relaciones industriales una mayor capacidad de negociación que los que carecen de título. A este respecto, algunos miembros de la comunidad aeronáutica creen que la demanda del título de tripulante obedece a intereses que tienen su origen en las relaciones industriales más bien que a consideraciones de seguridad ¹⁰.

Para ayudar a ex empleados de *Sabena* en la búsqueda de otro empleo, las administraciones regionales belgas han establecido células de empleo que funcionarán durante dos años. La primera misión de estas células es ayudar a los antiguos empleados a superar el choque emotivo del desempleo. Solamente después de que hayan comprendido que han de buscar otro empleo, estarán en condiciones de solicitarlo. En las células se enseñan técnicas básicas: cómo se solicita un puesto de trabajo, cómo se redacta un historial personal y cómo se hacen valer las propias dotes. Además, las células organizan cursos de formación en los centros de formación ordinaria del servicio de empleo o, en caso de exceso de la demanda, en otros centros de formación. El coordinador de las células considera que los antiguos empleados de *Sabena* enriquecerán el mercado regional de la mano de obra porque no había un número suficiente de solicitantes de empleo muy calificados ¹¹.

¹⁰ P. Lamy: «Cabin crew licensing is a question that may need to be revisited», en *ICAO Journal* (Montreal), vol. 56, núm. 8, octubre de 2001, págs. 5, 6 y 28.

¹¹ T. Ysebaert: «Ex-werknemers Sabena zijn zegen voor arbeidsmarkt», en *De Standaard* en línea, www.standaard.be, 6 de diciembre de 2001.

11. Diálogo social

11.1. Relaciones laborales en la industria de la aviación civil

Las relaciones laborales han tenido siempre una influencia importante en la capacidad de competencia de las compañías aéreas y las demás empresas que operan en el sector de la aviación civil. Desde siempre, las huelgas y otras formas de conflicto industrial han sido objeto de muchas apreciaciones críticas, sin duda a causa de su visibilidad y de los efectos inmediatos que tienen las interrupciones de la actividad sobre los pasajeros y los ingresos. Por ejemplo, se calcula que en 1997 la huelga de tres días por parte de los tripulantes de *British Airways (BA)* costó a la compañía 125 millones de libras en concepto de pérdida de ingresos. La contienda tuvo también como resultado dañar la moral del empleado, reducir la satisfacción en el empleo y, en consecuencia, dar una menor satisfacción a la clientela.

Análogamente, hay pruebas suficientes de que en los Estados Unidos el conflicto laboral tiene una asociación negativa con la calidad y el servicio de las compañías, la productividad y diversos resultados financieros¹. Sin embargo, las influencias más importantes sobre la actividad de las compañías se observan en los terrenos más prosaicos de la organización del trabajo, por ejemplo, las normas de trabajo, las actitudes de los empleados, el volumen y la estructura del costo de la mano de obra y los efectos de estas variables sobre la productividad y la calidad de los servicios².

Estas cuestiones han cobrado una importancia todavía mayor estos últimos años. En una industria en la que tanto la competencia interna como la internacional se han intensificado marcadamente como consecuencia de la desregulación, de la liberación y de la comercialización o privatización total de muchas compañías, la mano de obra adquiere una función cada vez más prominente en las estrategias de competencia de los transportistas deseosos de reducir las tarifas y de mantener o mejorar la calidad del servicio.

Hay indicaciones de que las relaciones entre la dirección y el personal han mejorado estos últimos años. Por ejemplo, en los Estados Unidos el número de huelgas disminuyó considerablemente a fines del decenio de 1980 y en el de 1990.

Sin embargo, otros indicadores de las relaciones entre la dirección y el personal dan una visión un tanto diferente. Por ejemplo, en los Estados Unidos los criterios evaluadores de la eficacia de la negociación indican que ha aumentado considerablemente el tiempo necesario para concertar nuevos acuerdos colectivos o para revisarlos. Sobre la base de datos correspondientes a los diez principales transportistas estadounidenses, la duración

¹ J. Hoffer Gittel; A. von Nordenflycht; T. A. Kochan: *Mutual gains or zero sum? Labor relations and stakeholder outcomes in the airline industry* (Harvard Business School, 2001), citado en Turnbull y Harvey, *op. cit.*

² P. Cappelli: *Airline labor relations in the global era: The new frontier* (Ithaca, ILR Press, 1995), citado *ibíd.*

media de la negociación de un contrato es superior actualmente a 17 meses; *US Airways* ha mencionado un caso de cerca de dos años y *America West*, de 30 meses³.

En la actualidad, no es raro que las compañías de muchos países exijan modificaciones de la duración del trabajo en lugar de negociarlas, pongan en práctica remuneraciones en función de los resultados o determinen la remuneración de los recién contratados, reclasifiquen o atribuyan nuevas funciones al personal y requieran un trabajo de equipo⁴. Ahora bien, los datos procedentes de los Estados Unidos indican que las estrategias de «negociación dura» y soslayo por parte de los sindicatos no son muy eficaces⁵. De hecho, una de las principales conclusiones del programa global de investigación del MIT sobre la industria aeronáutica es que «es probable que los intentos de reducir la capacidad de negociación de los sindicatos tengan resultados negativos, por no decir desastrosos»⁶.

Las dos compañías con sede en Dallas-Fort Worth, *American Airlines* y *Southwest Airlines*, se benefician de la generosidad de sus empleados. Hasta el momento los empleados de *American Airlines* han aportado cerca de 2 millones de dólares en forma de donativos al programa «Héroes americanos» que la compañía creó después de que los acontecimientos del 11 de septiembre acrecentaran los problemas financieros de la empresa. Se prevén diversas posibilidades. Algunos empleados han hecho una sola aportación; otros han autorizado deducciones sucesivas con cargo a su remuneración para apoyar así a la empresa.

Southwest Airlines estableció el programa «Compromiso de adhesión» después de que muchos empleados se manifestaran dispuestos a ayudar a la empresa. Los empleados han donado 1.300.000 dólares con cargo a sus sueldos de noviembre y diciembre para aminorar los problemas financieros de la compañía⁷.

Ahora bien, otras empresas recurren a la amenaza de quiebra para obligar a los empleados y a sus sindicatos a hacer concesiones. Se ha resuelto la crisis de *Middle East Airlines (MEA)* con una disminución de 1.450 en el número de los empleados de esta empresa en situación de déficit. Se pidió a los 2.500 miembros del personal mantenidos al servicio de la empresa que firmaran contratos que habrían incrementado sus horarios de trabajo y recortado la mayor parte de sus ventajas. Los sindicatos se vieron obligados a aceptar las supresiones después de que *MEA* amenazara declararse en quiebra. Las supresiones de empleos y los nuevos contratos forman parte del plan del Gobierno libanés

³ Se entiende por duración el número de meses transcurridos entre la fecha de vencimiento del contrato anterior y la ratificación del contrato objeto de negociación. Véase el programa global del MIT para la industria aeronáutica: *Average Length of Negotiations for Airline Labor Contracts* (Instituto de Tecnología de Massachusetts, 2001), citado *ibíd.*

⁴ P. Blyton; M. Lucio Martínez; J. McGurk; P. Turnbull: *Contesting globalisation: Airline restructuring, labour flexibility and trade union strategies* (Londres, ITF, 1998), pág. 19. citado *ibíd.*

⁵ Hoffer Gittell *et al.*, *op. cit.*, citado *ibíd.*

⁶ A. von Nordenflycht: *Alternative approaches to airline labor relations* (Instituto de Tecnología de Massachusetts, 2001), citado *ibíd.*

⁷ T. Maxon: «American, Southwest workers have donated millions to aid firms», www.dallasnews.com, 19 de noviembre de 2001.

para aligerar la estructura de la compañía y conseguir así el concurso de un inversionista a fines de año ⁸.

A principios de noviembre, *Finnair* concertó acuerdos con cinco sindicatos representativos del personal de oficina, los técnicos, los pilotos, los ingenieros y el personal de dirección, con objeto de reducir los gastos por concepto de sueldos teniendo en cuenta las precarias condiciones del mercado. En los acuerdos se determinan las vacaciones y las primas de estímulo para 2002 y los aumentos generales de sueldo. En consecuencia, *Finnair* dijo que se podían evitar las excedencias de cuatro semanas previstas inicialmente durante las negociaciones o, como mínimo, acortarlas «considerablemente» ⁹.

Qantas ha obtenido el apoyo de casi todos los sindicatos en favor de una congelación de los sueldos después de dar seguridades sobre el volumen de las aportaciones exteriores de fondos. Con arreglo al sistema revisado de remuneración, la compañía ha excluido a los empleados de los aeropuertos de la última serie de supresiones de empleos y ha prometido no contratar en el exterior servicios de reservas o centros de aviso, carga y control de cargamentos. En el acuerdo de remuneración quedan comprendidos también mayores oportunidades de viaje personal y otras gratificaciones en compensación de la proyectada congelación de los sueldos durante 12 a 18 meses. Nueve de los 13 sindicatos de *Qantas* han aceptado la solución.

11.2. Los poderes públicos

Las medidas relativas a los recursos humanos examinadas hasta el momento se refieren primordialmente a las decisiones a nivel de empresa; sin embargo, teniendo en cuenta que muchos transportistas de pabellón nacional son de propiedad pública, estas medidas requerirán en muchos casos una intervención oficial (entre ellas, el apoyo financiero a los programas de jubilación anticipada, los programas de cese voluntario o la asistencia complementaria para el trabajo a tiempo parcial). En el estudio de Turnbull y Harvey ¹⁰ se hicieron preguntas a los sindicatos sobre la política que, a su juicio, las autoridades nacionales deben aplicar para ayudar a la industria de la aviación civil durante la crisis actual (véase el cuadro 6 del anexo estadístico).

Hay una aprobación muy firme en favor del apoyo financiero a los programas de mantenimiento, así como en favor de la ampliación de las prestaciones de desempleo. La prestación de apoyo financiero a las compañías aéreas y a los aeropuertos para mejorar la seguridad ha sido objeto también de una adhesión muy decidida, al igual que el suministro de ayuda financiera a las compañías para darles la posibilidad de sufragar los gastos más elevados de seguro.

La medida que ha suscitado un apoyo sindical más intenso es la consistente en adoptar «iniciativas destinadas a promover el diálogo social». Muchas compañías aéreas y otras empresas de aviación civil han sido elogiadas por su empeño en impulsar un diálogo social amplio y más efectivo después de los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre. Ahora bien, los sindicatos siguen considerando que las iniciativas gubernamentales en esta esfera revisten una importancia vital.

⁸ *Airports International*: «MEA crisis ends», vol. 34, núm. 8, octubre/noviembre de 2001.

⁹ *Air Transport World*: «Other news», www.atwonline.com, 20 de noviembre de 2001.

¹⁰ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

Las dimensiones de la crisis han exigido la intervención gubernamental en una gama de decisiones comerciales y decisiones conexas, sobre todo en los programas de reestructuración laboral, y los sindicatos desean participar plenamente en estas deliberaciones y en la adopción de decisiones. Además, los sindicatos son partidarios de adoptar iniciativas para impulsar el diálogo social en los planos regional e internacional, así como en el nacional.

Por ejemplo, junto con otras organizaciones industriales, los sindicatos europeos han insistido cerca de la Comisión Europea para entablar el diálogo social y crear un grupo especial que se ocupará de las consecuencias sociales de la crisis de la aviación civil (en las mismas condiciones que los grupos que se ocupan de las cuestiones de seguridad y garantía financiera)¹¹. La primera reunión del grupo mencionado se celebró en Bruselas el 3 de diciembre de 2001. Si bien los resultados de la reunión fueron limitados, la Comisión declaró que tenía el propósito de seguir de cerca los efectos de la crisis actual en colaboración con los interlocutores sociales.

En el plano mundial, varios sindicatos, la ITF y otras organizaciones internacionales han acogido con agrado las iniciativas de la OIT para promover el diálogo social, en particular el Grupo de reflexión sobre las repercusiones en la aviación civil de los acontecimientos ocurridos el 11 de septiembre, que se reunió en octubre de 2001, y la actual Reunión tripartita.

El Gobierno belga, accionista mayoritario en la difunta compañía *Sabena*, ha negociado con los sindicatos un plan social para los empleados de la empresa. En el acuerdo se estipula un reconocimiento de derechos próximo al legal en materia de despido, junto con un esfuerzo especial para ayudar a los empleados con 20 años de servicio como mínimo o con menos de cinco años de servicio.

El Gobierno suizo ha establecido un grupo de trabajo encargado de buscar los fondos necesarios para financiar el plan social de ayuda al antiguo personal de *Swissair*, con inclusión de los empleados que percibían pensiones de jubilación anticipada convenidas en anteriores programas de reestructuración. El Gobierno suizo ha decidido completar las prestaciones de desempleo hasta el 100 por ciento del último sueldo percibido por los empleados sin trabajo hasta fines de 2001. No aportará otras contribuciones para los gastos del plan social.

El Gobierno de Irlanda ofrece a los sindicatos de *Aer Lingus* una participación del 14,9 por ciento en las acciones de la empresa a cambio de más de 2.000 supresiones de empleos y de modificaciones de importancia en las prácticas de trabajo. El Gobierno tal vez preste a los sindicatos un máximo de cinco millones de libras irlandesas para comprar la actual participación de un 4,7 por ciento en *Aer Lingus* que ya está en poder de los empleados a título individual. Los trabajadores no tendrían que efectuar pagos para comprar el 10 por ciento suplementario que se ofrece. La supresión de empleos y la aceptación de modificaciones en las prácticas de trabajo, por un valor previsto de 100 millones de libras irlandesas en economías de funcionamiento a lo largo de tres años, deberían bastar para financiar el programa. Además, se pondría en práctica con efecto inmediato un plan de participación en un 10 por ciento de los beneficios si los trabajadores aceptan el plan de supervivencia de la compañía. En el caso de que *Aer Lingus* se venda o sea parcialmente privatizada, el plan de participación en los beneficios habrá de mantenerse o se habrá indemnizar al personal.

¹¹ Véase, por ejemplo, el dictamen conjunto de los interlocutores sociales europeos en la esfera de la aviación, *op. cit.*

12. El recurso a las mejores prácticas

Delta y Continental Airlines dan ejemplos de respuestas innovadoras a la crisis. *Delta* ha funcionado tradicionalmente sobre la base de un intenso «espíritu de familia», con salarios elevados y una política de empleo vitalicio. Esta estrategia se ha aplicado con excelentes resultados durante muchos años, hasta que la empresa procedió a 15.000 despidos en 1994 y redujo unilateralmente las remuneraciones ¹.

Después de los acontecimientos del 11 de septiembre, *Delta* ha procurado con empeño evitar los despidos; más de 11.000 empleados han aceptado alguno de los seis programas diferentes de reducción voluntaria de los puestos. Por consiguiente, el número de pérdidas involuntarias de empleo sólo será de 2.000 (véase el cuadro 4 del anexo estadístico). Sin duda, cuando la demanda se recupere se recurrirá de nuevo a muchos empleados en situación de excedencia prolongada.

Continental Airlines ha adoptado una nueva mentalidad en años recientes (después de 1993) y la empresa ha mejorado su actividad sobre la base de niveles más elevados de confianza y adhesión de los empleados ². Se han puesto en práctica comunicaciones frecuentes y eficaces entre la dirección y los empleados en múltiples planos, junto con una remuneración basada en los resultados y medidas y procedimientos que incitan a todos los empleados a promover la cooperación en el seno de la empresa ³. Esta empresa, que anunció la supresión de 12.000 puestos, prevé reducir esta cifra en alrededor de 3.500 pues algunos trabajadores que iban a ser despedidos han preferido la jubilación anticipada o la excedencia. Los empleados en situación de excedencia pueden trabajar a tiempo completo al servicio de otra compañía y seguir percibiendo algunas prestaciones de *Continental* durante un año.

US Airways se hizo cargo del pago de 75 millones de dólares en concepto de emolumentos de despido con relación a la supresión de 11.000 puestos, cifra reducida a 9.000 gracias a acuerdos de separación voluntaria. La duración de los programas difiere según los grupos laborales, pero por lo general se prevé una excedencia de tres años como máximo. En las negociaciones participaron sindicatos representativos de los pilotos de la compañía, auxiliares de vuelo, trabajadores de mantenimiento y empleados de servicios a los pasajeros.

Air Canada ha concertado diversos acuerdos con diferentes sindicatos para evitar, por lo menos temporalmente, un tercio de los 9.000 despidos anteriormente anunciados. Ha llegado a un acuerdo con los auxiliares de vuelo, representados por el Sindicato Canadiense de Empleados Públicos (CUPE), sobre un programa de trabajo compartido voluntariamente que permitirá conservar 129 puestos. En virtud del acuerdo se reduce el horario normal de trabajo en un 40 por ciento durante 26 semanas para los 300 y pico auxiliares de vuelo que han confirmado su participación. El organismo gubernamental Human Resources Development Canada proporcionará una indemnización parcial de los

¹ Véase Hoffer Gittel *et al.*, *op. cit.*, citado en Turnbull y Harvey, *op. cit.* La Asociación de Auxiliares de Vuelo desarrolla actualmente una campaña de organización sindical para atraerse al personal de Delta.

² Véase G. Bethune (con S. Huler): *From worst to first* (New York, John Wiley & Sons, 1998); véase también Hoffer Gittel *et al.*, *op. cit.*, citado *ibíd.*

³ von Nordenflycht, *op. cit.*, citado *ibíd.*

sueldos por horario reducido a través del programa de seguros de empleo en régimen de trabajo compartido.

Ha llegado también a un acuerdo, en beneficio de 6.600 trabajadores, con el Sindicato Canadiense de Trabajadores del Automóvil (CAW) sobre programas voluntarios con relación a licencias, empleos y trabajos compartidos, estímulos especiales para la jubilación y otros programas voluntarios, que han anulado los 1.281 despidos previstos en relación con los miembros de dicho sindicato. Los trabajadores de los departamentos de ventas y servicios a la clientela representados por el CAW tendrán un horario reducido durante un período prorrogable de 26 semanas. La compañía prevé conseguir economías a partir del primer período de paga en enero de 2002.

Se ha llegado a un acuerdo preliminar con la asociación de pilotos de *Air Canada* para conservar 170 puestos mediante el trabajo compartido, un programa de jubilación anticipada y otras medidas. La compañía y el sindicato, que representa a 3.225 pilotos, han convenido en aplicar el trabajo compartido obligatorio, reducir voluntariamente el trabajo global y establecer un plan de estímulo a la jubilación. Después de la aprobación por los miembros del sindicato, el acuerdo se pondrá en práctica el 1.º de enero de 2002 y estará vigente de 12 a 18 meses.

Por último, los contratos con terceros para prestar servicios técnicos a otras compañías han permitido conservar 1.080 puestos para los miembros de la Asociación Internacional de Mecánicos y Trabajadores Aeroespaciales.

En Europa se procura todavía más evitar en lo posible las pérdidas de empleos, en especial en condiciones no voluntarias. Al igual que en los Estados Unidos, muchas compañías europeas carecen sencillamente de los recursos necesarios para financiar los programas existentes de cese y jubilación anticipada (por lo menos si no se dispone de apoyo estatal) y casi todos los sindicatos se oponen con firmeza a los ceses forzados.

KLM y siete sindicatos han convenido en aplazar un aumento previsto de la remuneración, reducir el tiempo libre de algunos miembros del personal y, tal vez, suprimir puestos sin separaciones no voluntarias. Las medidas, que sólo se aplican a los trabajadores beneficiarios del acuerdo colectivo en los Países Bajos, tienen por objeto ayudar a la compañía a adaptar su capacidad teniendo en cuenta que las dificultades persistirán. Un aumento de la remuneración en un 2 por ciento se aplazará del 1.º de diciembre de 2001 al 1.º de abril de 2002, pero los trabajadores seguirán percibiendo la prima de final de año. *KLM* y los sindicatos proyectan colaborar en 2002 para idear medios que permitan conseguir un aumento de la eficiencia estructural en un 2 por ciento. El personal de tierra ha aceptado una reducción de cuatro días en el tiempo libre; las tripulaciones aceptarán una reducción de seis días o su equivalente. La compañía proyecta resarcir a los empleados por los días anteriores a abril de 2003 con una prima igual a un 2 por ciento de su remuneración anual o su equivalente en tiempo libre ⁴.

Lufthansa ha pedido al Servicio Federal Alemán de Empleo que ponga en práctica horarios más breves de trabajo para sus 12.000 auxiliares de vuelo después de llegar a un acuerdo con el sindicato sobre medidas que les garantizan 70 horas de tiempo de vuelo al mes. Se podrán conservar de este modo 650 puestos en régimen de prueba. Según la legislación alemana, el Estado puede compensar la diferencia en la remuneración. *Lufthansa* ha llegado también a un acuerdo con el sindicato del sector de los servicios Ver.di y con el sindicato de pilotos Vereinigung Cockpit (VC) sobre un conjunto de medidas de economía que, según es de prever, junto con otras medidas anunciadas

⁴ *Air Transport World*: «Other News», www.atwonline.com, 3 de diciembre de 2001.

anteriormente, aumentarán en 2002 el flujo de tesorería en 210 millones de euros como mínimo. Entre las medidas figura una congelación temporal de los salarios para el personal de tierra y las tripulaciones y la suspensión de ciertas alzas negociadas anteriormente para los miembros del VC. A cambio de las concesiones, *Lufthansa* no procederá a supresiones de empleos o despidos de personal en régimen de prueba hasta fines de 2002.

Las compañías aéreas de Asia y el Pacífico, de la América Latina y de Africa se enfrentan con problemas parecidos en relación con el flujo de tesorería. Ello no obstante, de los sindicatos representativos del personal de compañías que han facilitado datos para el estudio de Turnbull y Harvey, el 63 por ciento ha comunicado que desde el 11 de septiembre se han puesto en práctica programas de jubilación anticipada voluntaria y el 46 por ciento ha comunicado la aplicación de programas voluntarios de separación. Varios sindicatos africanos han declarado que están dispuestos a aceptar y a tramitar las supresiones voluntarias de puestos, pues en los acuerdos colectivos en vigor existen las disposiciones aplicables. Ahora bien, en un caso estos acuerdos han quedado sin efecto por obra de decisiones parlamentarias y por disposiciones del Tribunal Superior en relación con la quiebra⁵.

LanChile ha llegado a un acuerdo de cuatro años con el sindicato que agrupa a sus 111 pilotos. En el nuevo contrato, que según estimaciones de la compañía costará unos 400.000 dólares de los Estados Unidos, se estipula un aumento anual efectivo de un 2 por ciento en los sueldos, junto con ajustes relacionados con los estímulos de productividad y rentabilidad. Este acuerdo se ha concertado después de la conclusión reciente de pactos a largo plazo entre *LanChile* y sus agrupaciones de auxiliares de vuelo y trabajadores de mantenimiento.

⁵ Turnbull y Harvey, *op. cit.*

13. Lista de temas que podrían ser objeto de examen

Se señala a los participantes en la Reunión la posibilidad de examinar los temas siguientes desde diversas perspectivas, a corto plazo, a medio plazo y a largo plazo:

- los efectos generales;
- los efectos económicos y sobre la capacidad;
- el marco económico regulador de la industria;
- la función del interés público;
- la reestructuración de la industria;
- la seguridad y la protección y la función de los factores humanos;
- la tecnología y la inversión, sobre todo en seguridad y protección;
- los efectos sobre el empleo;
- la diferencia de los efectos sobre las mujeres, los hombres y las minorías;
- la formación y el complemento de formación;
- la convalidación y la armonización de los títulos profesionales;
- la conservación de la pericia acumulada hasta días mejores;
- las consecuencias sociales: en los planes sociales, en las prestaciones de desempleo y en la seguridad social;
- el recurso a las mejores prácticas.

Anexo estadístico

Cuadro 1. Previsiones de tráfico a corto y a mediano plazo (cambio porcentual)

	Estados Unidos		Europa		Asia		Resto del mundo	
	Interiores	Internacionales	Interiores	Internacionales	Interiores	Internacionales	Interiores	Internacionales
Iniciales (septiembre a diciembre de 2001)	-30	-40	-10	-20	-5	-10	-5	-15
A corto plazo (de enero a agosto de 2002)	10	-20	-5	-10	-2	-5	-3	-10
A corto plazo (de septiembre a diciembre de 2002)	5	10	5	10	5	5	5	5
Recuperación (2003)	15	20	7	20	15	20	12	20
A plazo medio (2004 a 2006)	4	6	5	6	9	9	5	8

Fuente: *Aviation Strategy*, octubre de 2001, citado en Morrell y Alamdari, *op. cit.*

Cuadro 2. Efectos de la Guerra del Golfo y de los acontecimientos del 11 de septiembre sobre el valor de los aviones de retropropulsión (desviación en porcentaje del valor de todos los aviones de retropropulsión respecto de la evolución prevista)

11 de septiembre	Guerra del Golfo
2001	1991
2002	1992
2003	1993
2001-2003	1991-1993

Fuente: *Avitas*, noviembre de 2001, citado *ibíd.*

Cuadro 3. Supresiones iniciales en los Estados Unidos

Transportista	Total de empleados	Despidos (octubre de 2001)	Reducciones de servicios (en porcentaje)
America West	14.000	2.000 (14%)	20
American*	138.000	20.000 (20%)	20
Continental	60.000	12.000 (20%)	20
Delta	82.500	13.000 (16%)	20
Northwest	53.000	10.600 (20%)	20
United	100.000	20.000 (20%)	20
US Airways	56.000	11.000 (20%)	23

* Comprendida la TWA.
Fuente: Turnbull y Harvey, *op. cit.*

Cuadro 4. Recapitulación de las supresiones de empleo en las compañías aéreas de todo el mundo

Compañía aérea	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Número revisado de supresiones (por ciento de los efectivos)	Medidas de reducción del costo del empleo
América de Norte			
Air Canada	9.000 (4.000 anunciadas en agosto de 2001, 5.000 anunciadas el 26 de septiembre de 2001)	8.871	El personal de ventas y servicios perteneciente a la CAW acepta una reducción del 20 por ciento del horario durante 20 semanas. Los pilotos aceptan compartir el trabajo, la reducción voluntaria del tiempo global y los estímulos a la jubilación.
AirTran			Cambios en el contrato cuatrienal de los pilotos (economía de un 22 por ciento en los costos relacionados con los pilotos) a cambio de evitar excedencias.
Air Wisconsin	300 (10%)		Paga reducida y primas suspendidas para los altos dirigentes y estímulo a los trabajadores a tomar licencia no remunerada en octubre.
Aloha Airlines	250		
American Airlines (AA, American Eagle, TWA)	20.000 (14%)		El presidente y director general Don Carty renuncia a una compensación el resto del año. Los empleados aceptan reducciones voluntarias de la paga y dan confirmación por conducto Internet.
American Trans Air	1.500 (19%)		
America West	2.000 (14%)		
Atlantic Coast Airlines	11%		Reducción del 30 al 40 por ciento en la paga de los directivos y suspensión de todas las primas en efectivo para éstos, congelación de los incrementos por mérito para los directivos y empleados a sueldo, eliminación de los programas de primas en metálico para 2001 y suspensión de las primas para 2002.
Atlas	200 (14%)		
Canada 3000	1.400 (33%)	4.800/quiebra de la empresa	
Continental Airlines	12.000 (21%)	8.500 pérdidas no voluntarias (un 15%)	El director general Gordon Bethune y el presidente Larry Kellner renuncian a toda compensación el resto del año. Excedencias y jubilaciones anticipadas.

Compañía aérea	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Número revisado de supresiones (por ciento de los efectivos)	Medidas de reducción del costo del empleo
Corporate Airlines	100		
Delta Airlines	13.000 (16%)	2.000 supresiones no voluntarias (2%)	El director general Leo Mullin renuncia a compensación el resto del año. Reducción del servicio de comidas en los vuelos en clase económica de menos de 1.750 millas y en los de primera clase, de menos de 700 millas. Licencias voluntarias de 1, 2, 3 y 5 años, cese voluntario y jubilación anticipada.
Emery Worldwide Airlines	130 (42%)		
Express Airlines	650 (30%)		
Frontier Airlines	440		Reducciones del 20 al 40 por ciento en los sueldos de directores, reducciones de los sueldos del personal administrativo.
Hawaiian Airlines	430 (12%)		
Mesa Air Group	700		Reducción en un 50 por ciento de la paga del alto personal administrativo. Reducción de un 20 por ciento en la paga del personal administrativo medio. Reducción en un 10 por ciento de la paga de los empleados. Oferta de acciones preferentes y primas a todos los perjudicados para compensar la baja del salario; los excluidos (pilotos y mecánicos) aceptan las reducciones.
Mesaba Airlines	400 (10,8%)		
Midway Airlines	1.700		
Midwest Express	450 (12%)		
Northwest Airlines	10.000 (19%)	9.000 (17%)	Eliminación gradual, licencias voluntarias y supresión de puestos no ocupados.
Southwest Airlines			Sigue contratando a pilotos y auxiliares de vuelo para mantener un personal adecuado.
Spirit Airlines	800 (33%)		
Sun Country Airlines			Contrato de un año para los tripulantes con congelación de sueldos, aumento de las prestaciones de seguro y una tarifa común de pagos para todos los tipos de equipo.

Compañía aérea	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Número revisado de supresiones (por ciento de los efectivos)	Medidas de reducción del costo del empleo
TSA	200		
United Airlines	20.000 (20%)		El presidente y director general Jim Goodwin solicita la suspensión de su salario hasta el final del año y la reducción de la paga de los directores.
US Airways	11.000 (24%)	9.000	Excedencias (con carácter voluntario) de tres años como máximo.
Vanguard Airlines	10-15%		
World Airways	250		
Europa			
Aer Lingus	600 temporeros y 1.700 permanentes (el 27%)	2.026 (32%)	Supresión del aumento de la paga en un 5,5 por ciento, eliminación del personal temporero, reducción de las horas extraordinarias, anulación de los programas para los pilotos cadetes y los aprendices, licencia no remunerada.
Air 2000	365 (14%)		Reducción de un 5 por ciento en los sueldos de los pilotos, paso de 16 capitanes a primer oficial.
Air Europa	800 (38%)		
Alitalia	900 tripulantes 1.600 miembros del personal de tierra	3.400 (entre ellas 2.500 obligatorias) (14%)	Jubilación anticipada ofrecida a 900 empleados.
Austrian Airlines	800 (10%)		El personal acepta grandes reducciones de la paga de vacaciones, acepta vacaciones sin paga y el aumento del trabajo a tiempo parcial y jubilaciones anticipadas.
British Airways	1.800	7.000	El director general Rod Eddington y 12 altos directivos aceptan una reducción de la paga en un 15 por ciento, 600 altos directivos aceptan reducción de la paga en un 10 por ciento voluntariamente. BA se niega a abonar primas de gestión hasta 2002 y propone una reducción de un 5 por ciento en el sueldo del personal administrativo mediano. Suspensión «temporal» de la prima de vacaciones para 36.000 empleados en octubre. Reducción de las horas extraordinarias, supresión de inversiones industriales, contratistas y personal de representación.

Compañía aérea	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Número revisado de supresiones (por ciento de los efectivos)	Medidas de reducción del costo del empleo
British European	50		
Bmi british midland	600 (11%)		El trabajo compartido de los pilotos (media semana con la mitad de la paga normal) reducirá mucho el número de supresiones de puestos de piloto.
Cimber Air	44		
City Bird	600 (quiebra)		
Finnair			La dirección acepta una reducción del sueldo en un 10 por ciento. Suspensión de las primas de vacación y estímulo y de los aumentos de sueldo en 2002 para el personal de oficina, los técnicos, los pilotos, los ingenieros y el personal administrativo. Rescisión de los contratos temporeros.
Gill Airways	240 (cese de actividad)		
Icelandair	273 (11%)		
Iberia	Reducciones no precisadas como consecuencia de la disminución del tráfico	2.516 (9,3%)	
JMC	105		
KLM	2.500		Se pide a 12.000 empleados basados en los Países Bajos en turnos de trabajo breve y a los empleados que acepten «reducciones sustanciales de la paga». Se aplaza aumentar la paga normal; el personal de tierra acepta una reducción de cuatro días en el tiempo libre; las tripulaciones, una reducción de seis días.
LOT Polish Airlines	800 (20%)		
LTU			Acuerdo de reducciones de paga en un 10 por ciento y sobre las condiciones de trabajo de los pilotos (supresión de la prima del 13.º mes hasta 2003 y aplazamiento de incrementos hasta 2004).

Compañía aérea	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Número revisado de supresiones (por ciento de los efectivos)	Medidas de reducción del costo del empleo
Lufthansa	Ninguna (en un principio)	2.000 – 4.000	La Junta Ejecutiva acepta una reducción del 10 por ciento en la remuneración básica. Se prevé que los altos directivos seguirán el ejemplo. Ochocientos veinticinco tripulantes en régimen de prueba no tendrán contratos de jornada completa. En conjunto, la nómina de los empleados se reducirá en el 10 por ciento y habrá horarios más breves de trabajo para los auxiliares de vuelo. La compañía ha solicitado que 12.000 tripulantes trabajen a tiempo parcial.
Monarch	80 (4%)		
SAS	800 – 1.100	3.300 – 3.600 (10%)	
SABENA	12.000: hundimiento de la empresa	6.000 empleados (50%) a causa de la creación de DAT Plus	Creación de DAT Plus que emplea a la mitad del personal de Sabena. Los tripulantes renuncian a la antigüedad y los sueldos de los pilotos se reducen en un 30 por ciento a pesar de un acuerdo sobre el aumento de la productividad.
Swissair	9.000	5.363 en octubre de 2001	
THY Turkish Airlines	1.000		Congelación de la contratación, ceses voluntarios, reducciones de las pagas de los directivos y del personal y jubilaciones anticipadas.
Transavia	323 (22%)		
Virgin Atlantic	1.200 (15,2%)		Congelación de la contratación, jubilaciones anticipadas voluntarias, supresiones, excedencias voluntarias, no renovación de contratos temporeros o a prueba, reducciones de paga.
América Latina			
LanChile	650 (6,5%)		Congelación de la contratación y reducción de la formación.
Mexicana	70		
Transbrasil			Salarios no pagados (el 90 por ciento en septiembre, el 100 por ciento en octubre y noviembre).
Varig	1.700 (10%)		

Compañía aérea	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Número revisado de supresiones (por ciento de los efectivos)	Medidas de reducción del costo del empleo
Asia y el Pacífico			
Ariana Afghan Airlines	1.300		
All Nippon Airways	1.000 (9%)		Licencia voluntaria ofrecida a 12.000 empleados (3.000 administrativos y 9.000 servicios generales) pagada a principios del año próximo con una reducción de un 40 por ciento con respecto al salario normal.
Air New Zealand	800 (8%)		Supresión de 6 a 12 puestos de alto dirigente y reducción de la paga de los restantes en un 15 por ciento.
Asiana Airlines	360 (5%)		
Cathay Pacific			El personal de Hong Kong no percibe la prima anual discrecional y ofrecimiento a los tripulantes de licencia no remunerada. Congelación de la contratación de personal de tierra y tripulantes; supresión gradual de la contratación de pilotos.
Korean Air	350 (5%)	1.000 (6%)	
Quantas	1.500 – 2.000		«Pausa» salarial a cambio de una prima global si los beneficios son superiores a los del año anterior. Licencia anual y por largo servicio, trabajo compartido y licencia no remunerada.
Singapore Airlines			Reducciones de la paga de los directivos en un 7 a 15 por ciento. Reducciones de la paga de los empleados de un 5 a un 7 por ciento.
Africa y el Oriente Medio			
Air Afrique	4.000		
Gulf Air	450		
Fuente: Turnbull y Harvey, <i>op. cit.</i>			

Cuadro 5. Supresiones de puestos de trabajo en las compañías de transporte aéreo

Compañía	Supresiones propuestas inicialmente (por ciento de los efectivos)	Medidas para la reducción del costo del empleo
Airtours (MyTravel)	450	
Anglo Normandy	45	
BAE Systems	1.700	
BBA	50	
B/E Aerospace	1.000 (22%)	
Bombardier Aerospace	3.800	Reducción de la paga de la alta dirección de 35 a 50 por ciento
Boeing	20.000 – 30.000	
Embraer	1.800	
FLS Aerospace	900	
Gate Gourmet	3.000 (10%)	
Globe Ground (Stansted Airport)	80	
Go-Ahead Aviance (servicios de aeropuerto)	700	
Goodrich	2.400	
Heathrow Airport	6.000 (10%)	
LSG Sky Chefs	4.800 (30%)	
Manchester Airport	90	
National Air Traffic Services	225 (20%) del personal de apoyo y administración	
Rockwell Collins	2.600 (15%)	
Rolls-Royce	5.000 (división de motores de avión)	
Sabena Technics	700 (30%)	
Shorts (Belfast)	2.000 (26%)	Supresión de las horas extraordinarias y de la prórroga de los trabajadores por contrata
TRW Aeronautical Systems	1.100 (16%)	
Tenzing Communications	80 (ventas y comercialización)	
Thomas Cook AG	2.600 (10%)	Se ha pedido a los empleados que ganan más de 10.000 libras al año que acepten una reducción del 3 al 10 por ciento
Travelocity	(10%) personal que no presta servicios a la clientela	
UTC	5.000	

Fuente: Turnbull y Harvey, *op. cit.*

Cuadro 6. Medidas gubernamentales preferidas por los sindicatos
(porcentaje de los sindicatos que han respondido)

Medida	Rechazan	No aceptan ni rechazan	Aceptan
Contribución a los fondos de pensión para jubilaciones anticipadas	15	15	70
Recursos para los pagos de rescisión	15	15	70
Préstamos a bajo interés a los empleados de la aviación civil	15	26	59
Pagos para cubrir parcialmente el trabajo a tiempo parcial	8	31	61
Pagos para cubrir totalmente el trabajo a tiempo parcial	19	22	59
Incremento de las prestaciones de desempleo	8	11	81
Aportaciones al seguro médico y sanitario	11	30	59
Aportaciones a los programas de formación complementaria	—	15	85
Indemnización financiera a las compañías aéreas por pérdida de tráfico	24	20	56
Indemnización financiera a los aeropuertos por pérdida de actividad	31	19	50
Indemnización financiera a otras empresas (por ejemplo, servicios de tráfico aéreo, restauración y fabricantes de aviones)	35	19	46
Apoyo financiero a las compañías aéreas para los gastos de seguro más elevados	12	16	72
Apoyo financiero a las compañías aéreas y a los aeropuertos para mejorar la seguridad	8	8	84
Flexibilización de las normas sobre propiedad extranjera	61	23	16
Mantenimiento de servicios a comunidades remotas	4	12	84
Promoción de fusiones, adquisiciones y unificaciones	61	23	16
Iniciativas para impulsar el diálogo social	—	7	93

Fuente: Turnbull y Harvey, *op. cit.*