

317.º informe del Comité de Libertad Sindical

Introducción

1. El Comité de Libertad Sindical, creado por el Consejo de Administración en su 117.ª reunión (noviembre de 1951), se ha reunido en la Oficina Internacional del Trabajo, en Ginebra, los días 27, 28 de mayo y 4 de junio de 1999, bajo la presidencia del profesor Max Rood.

2. El Comité ha examinado una reclamación por la no observancia del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87) y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98), presentada por la Asociación de Trabajadores del Transporte Aéreo (ATTA) y la Asociación del Personal de Cabina de Maersk Air (APCMA).

3. El Comité presenta, para aprobación del Consejo de Administración, un informe sobre esta reclamación.

Caso núm. 1971

Informe definitivo

Reclamación presentada por la Asociación de Trabajadores del Transporte Aéreo (ATTA) y la Asociación del Personal de Cabina de Maersk Air (APCMA) en virtud del artículo 24 de la Constitución alegando la no observancia por parte de Dinamarca del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98)

Alegatos: injerencia gubernamental en la libre negociación colectiva y en el derecho de huelga por medio de la extensión impuesta por ley de convenios colectivos y de la vinculación de convenios con fines de conciliación

4. En comunicaciones de fechas 7 de mayo, 1.º de septiembre de 1998 y 4 de mayo de 1999, la Asociación de Trabajadores del Transporte Aéreo y la Asociación del Personal de Cabina de Maersk Air, invocando el artículo 24 de la Constitución de la OIT, enviaron al Director General una reclamación en la que se alegaba el incumplimiento por parte del Gobierno de Dinamarca del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87) y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).

5. En su reunión de junio de 1998, el Consejo de Administración declaró admisible esta reclamación y decidió transmitirla al Comité de Libertad Sindical para que procediera a su examen (caso núm. 1971) [véase el documento GB.272/8/2].

6. El Gobierno envió sus comentarios sobre este caso en una comunicación de fecha 25 de enero de 1999.

7. Dinamarca ha ratificado el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).

fuerza de trabajo a aceptar un proyecto de acuerdo global al que se ha vinculado un convenio colectivo relativo a su sector. El Comité pide al Gobierno que revise la legislación, en consulta con los interlocutores sociales, con el fin de asegurar que la opinión de la mayoría de los trabajadores de un determinado sector no se subordine a la opinión de la mayoría de toda la fuerza de trabajo en lo que se refiere a la posibilidad de continuar la negociación colectiva libre sobre los términos y condiciones de empleo y a la posibilidad de emprender acciones laborales directas.

53. En cuanto a la legitimidad de la intervención reglamentaria por la que se extienden por dos años los convenios colectivos que se estaban examinando en primavera de 1998, en particular los relativos a los querellantes, el Comité toma debidamente nota de las consideraciones evocadas por el Gobierno en el sentido de que: la extensión por dos años corresponde al plazo habitual para los convenios colectivos de Dinamarca; el sector del transporte, que incluye a los querellantes en este caso, es en todas las circunstancias esencial para el funcionamiento de la sociedad, y la extensión legislativa también otorgaba concesiones a los trabajadores sobre varias cuestiones fundamentales.

54. No obstante, el Comité debe señalar en primer lugar que el efecto principal de esta intervención ha sido imposibilitar la negociación colectiva en el sector privado durante el período de dos años por el que se han extendido los convenios colectivos. A este respecto, el Comité recuerda la importancia que concede al principio de que las autoridades públicas deberían abstenerse de intervenir de manera que se coarte o impida el libre ejercicio por los sindicatos de su derecho, que considera un elemento esencial de la libertad sindical, de tratar de mejorar las condiciones de vida y de trabajo de aquellos a quienes representan por medio de la negociación colectiva u otro medio legal; y que cualquier intervención de este tipo violaría el principio de que las organizaciones de trabajadores y de empleadores deben tener el derecho de organizar sus actividades y formular sus programas [véase 243.^{er} informe, párrafo 245 (caso núm. 1338 (Dinamarca))].

55. El Comité también toma nota de que otro de los efectos de la ley sobre renovación de ciertos convenios colectivos ha sido poner fin a las acciones laborales directas que ya se habían emprendido y prohibir cualquier nueva acción de ese tipo que pudiera producirse en los sectores pertinentes durante el período por el que se extendiese reglamentariamente la aplicación de los convenios colectivos. A este respecto, el Comité recuerda que el derecho de huelga puede limitarse o prohibirse: 1) en la función pública sólo en el caso de funcionarios que ejercen funciones de autoridad en nombre del Estado, o 2) en los servicios esenciales en el sentido estricto del término (es decir, aquellos servicios cuya interrupción podría poner en peligro la vida, la seguridad o la salud de la persona en toda o parte de la población) [véase **Recopilación de decisiones y principios del Comité de Libertad Sindical** del Consejo de Administración de la OIT, cuarta edición, 1996, párrafo 526]. Si bien toma nota del punto de vista del Gobierno según el cual el sector del transporte, que incluye a los querellantes en este caso, es en todas las circunstancias esencial para el funcionamiento de la sociedad, el Comité debe recordar que no considera que el transporte constituye por lo general un servicio esencial en el sentido estricto del término [véase **Recopilación**, op. cit., párrafo 545].

56. Además, en lo que se refiere al argumento del Gobierno de que al final del conflicto comenzaron a surgir problemas que no podían seguir resolviéndose por medio de la concesión de exenciones o de otras medidas de urgencia, el Comité recuerda que aun reconociendo que la suspensión del funcionamiento de servicios o empresas tales como las empresas de transportes podría conducir a una perturbación de la vida normal de la comunidad, resulta difícil admitir que la suspensión de dichos servicios o empresas