

Puntos de consenso ¹

Punto 1: Cambios recientes en la industria de la aviación civil

1. La seguridad sigue siendo la prioridad absoluta y se rige por un nivel elevado de reglamentación de la seguridad.
2. Pese a la crisis económica y a otras crisis, la industria de la aviación civil ha seguido creciendo, si bien de manera diversa en función del mercado geográfico. Puede que el crecimiento se haya visto dificultado por varios factores, como el nivel de imposición y diferentes regímenes impositivos, una reglamentación compleja y en ocasiones innecesaria, y las limitaciones en la infraestructura de la aviación. Dado que se trata de una industria impulsada por la tecnología y que por tanto seguirá cambiando, es necesario que exista un diálogo social permanente y que los gobiernos procuren garantizar la igualdad de condiciones a fin de fomentar una competencia leal entre todos los sectores de la industria.
3. La liberalización de la industria de la aviación civil, que se caracteriza por la multiplicidad de participantes que intervienen en una cadena de suministro compleja, ha aumentado la presión en términos de competitividad, lo cual podría haber traído consigo mayores desafíos para el trabajo decente y productivo.
4. A nivel global es necesario que la normativa se aplique de manera uniforme y transparente para que reine la igualdad de condiciones entre los diferentes segmentos de la industria de la aviación civil. También suscita inquietud la complejidad que conlleva determinar la jurisdicción legal en particular en materia laboral.
5. La cuota de mercado de los «nuevos modelos de aerolíneas» ha registrado un aumento global y ha contribuido a la innovación de la industria, y es una respuesta a la demanda del mercado y a las necesidades de los consumidores.
6. La competencia leal y el respeto de los derechos en el trabajo consagrados en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo deberían ser aplicados por todos los actores de la industria de la aviación civil independientemente de su modelo de negocio.

¹ Los presentes puntos de consenso, incluidos en el informe del Foro, serán sometidos durante la reunión del Consejo de Administración de la OIT de octubre de 2013 para su examen.

Punto 2: Identificar los principales problemas de seguridad y salud en el trabajo

7. El tema de la seguridad y salud en el trabajo debería entenderse como una responsabilidad compartida entre los empleadores, los trabajadores y los gobiernos. La seguridad y salud en el trabajo se entiende como una importante inversión en la productividad y no solo como un gasto. Debe existir una dinámica de cooperación y comunicación entre la dirección y los trabajadores en toda la industria. Convendría llevar a cabo un proceso de identificación, control y notificación de los riesgos/peligros mediante sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo creados de manera conjunta y elaborados en el contexto de la «cultura justa».
8. En esta industria existen problemas de seguridad y salud en el trabajo. Un enfoque global de estos problemas podría servir para lograr mayor claridad.

Punto 3: Diálogo social y sostenibilidad

9. Una industria de la aviación civil sostenible y caracterizada por el trabajo decente y productivo es un objetivo común de los gobiernos, los empleadores y los trabajadores que va en beneficio de los clientes y de la sociedad en su conjunto. Para alcanzar dicho objetivo, la industria necesita una fuerza de trabajo sostenible, empresas sostenibles y una cadena de valor equilibrada.
10. El diálogo social es un elemento imprescindible para mejorar la sostenibilidad y el trabajo decente y productivo en la aviación civil, y puede servir para lograr una mayor armonía en la industria y por tanto para dotarla de una mayor estabilidad. En algunos países se ha relacionado el diálogo social en la aviación civil con mejores resultados económicos. Las reestructuraciones son frecuentes en esta industria y resultan más fructíferas cuando media en ellas el proceso del diálogo social. Algunos países, a menudo alentados por el gobierno, tienen una larga tradición de diálogo social en la aviación civil, mientras que en otros países no existen los derechos básicos en el trabajo consagrados en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, por lo que en ellos no hay un diálogo social. En otros países el diálogo social debe mejorar, creando beneficios para todos los interesados.
11. El diálogo social pasa por el respeto mutuo, la confianza y el intercambio abierto y pertinente de información. También es importante que los participantes tengan igual acceso a información pertinente y posean la capacidad de analizar los problemas y los cambios que afectan a la industria. A fin de favorecer una participación más constructiva, será preciso fortalecer la capacidad para mejorar las competencias y la experiencia en lo relativo al diálogo social y a los aspectos económicos de la industria de la aviación civil y otras cuestiones.
12. La industria de la aviación civil en algunos países tiene problemas para contratar y retener a trabajadores calificados y en relación con los puestos de trabajo decente y productivo. Algunos países en desarrollo son víctimas de la fuga de cerebros y otros carecen de la capacidad necesaria para formar a los trabajadores que se necesitan para satisfacer la demanda de la industria.

Punto 4: Recomendaciones para acciones futuras por parte de la Organización Internacional del Trabajo y sus Miembros

- 13.** En vista de la discusión que tuvo lugar en el Foro de diálogo mundial celebrado en febrero de 2013, se recomendaron las siguientes acciones futuras:
- a)* La OIT, en consulta con sus mandantes tripartitos, estudiará formas de satisfacer las necesidades de la industria en materia de agilidad y trabajo decente y productivo para responder a un entorno en constante cambio y reforzar el diálogo social y la cooperación en el lugar de trabajo.
 - b)* Se invita al Director General de la OIT a que consulte con el Secretario General de la OACI sobre vías para reforzar la cooperación entre la OACI y la OIT respecto de cuestiones de interés común y a que aborde el Memorando de Entendimiento suscrito por ambas organizaciones en 1953 para actualizarlo teniendo en cuenta las novedades de la industria de la aviación civil.
 - c)* La OIT debería promover dentro de la OACI y otros reguladores de la seguridad un «enfoque de factores humanos» en el ámbito de la seguridad para maximizar la calidad de los recursos humanos por cuanto se trata de elementos que afectan al desempeño de las funciones de seguridad.
 - d)* La OIT y los mandantes tripartitos seguirán promoviendo el trabajo decente y productivo en condiciones de igualdad en la aviación civil mediante la promoción, la aplicación y la utilización efectivas de todas las normas, instrumentos, declaraciones, repertorios de recomendaciones prácticas y herramientas de la OIT que corresponda, y seguirán llevando a cabo investigaciones aplicadas y difundiendo la información pertinente sobre las tendencias y la evolución de la aviación civil.
- 14.** La OIT debería transmitir los Puntos de consenso del Foro de diálogo mundial a la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) de la OACI, que está previsto que tenga lugar del 18 al 22 de marzo de 2013 en Montreal (Canadá).
- 15.** A más tardar 12 meses después del Foro de diálogo mundial se procederá a una evaluación de la aplicación de los Puntos de consenso emanados del Foro mediante una reunión tripartita ad hoc, teniendo en cuenta la situación de la OIT en materia de recursos.