

► Nota informativa sectorial de la OIT

Fecha: 9 de abril de 2020

La COVID-19 * y la aviación civil

Las enfermedades infecciosas y las pandemias son factores de cambio que generan «un impacto fuera de lo normal e incertidumbre» en el sector de la aviación ¹. Con el fin de frenar la propagación de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) se han anulado vuelos y restringido (mediante recomendaciones o prohibiciones) los viajes a países específicos y la combinación de estas dos medidas prácticamente han paralizado los viajes internacionales ². En algunos casos, estas restricciones también se han aplicado al transporte aéreo de carga, a pesar de que en la lucha contra la COVID-19 es un medio vital para transportar las tan necesitadas medicinas y equipos sanitarios y mantener las cadenas mundiales de suministro en funcionamiento y proporcionar la mayor parte de productos sensibles a tiempo ³.

Los trabajadores del sector de la aviación se verán negativamente afectados. Las aerolíneas y los aeropuertos se enfrentan a un sinnúmero de problemas debido a la pandemia. Las estrategias de reducción de costos pueden incluir una amplia gama de políticas que tendrán un impacto en el empleo y el trabajo decente en el sector.

► 1. El impacto de la COVID-19

La COVID-19 tendrá efectos diferentes a los de epidemias anteriores. Según la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), los brotes anteriores de otras enfermedades (incluidas las de



Controladora de tráfico aéreo en el aeropuerto de Londres-Heathrow.

SARS, H1N1 y MERS) alcanzaron su punto máximo en un período de uno a tres meses, tras lo cual pasaron entre seis y siete meses antes de que la actividad de los viajes volviera al nivel que tenía antes del brote ⁴. Esta vez, es

* Las fuentes citadas en este documento no designan del mismo modo el virus y la enfermedad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha publicado una nota para uniformizar el uso. El material publicado antes de que el virus recibiera su nombre oficial no se actualizará a menos que sea necesario para evitar confusiones. Véase OMS: «Los nombres de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) y del virus que la causa» ([SRAS-Cov-2](#)).

1 Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (2018). [Future of the airline industry 2035](#), p. 7.

2 Ghosh, I. (2020). [Este gráfico muestra las flotas de las aerolíneas que han sido puestas a tierra por la pandemia de COVID-19](#), *Foro Económico Mundial*, 21 de marzo.

3 IATA (2020). «[El transporte de carga aérea, esencial en la lucha contra COVID-19](#)», comunicado núm. 14, 16 de marzo.

4 Pierce, B. (2020). [COVID-19 – Updated impact* assessment of the novel Coronavirus](#), IATA, 5 de marzo.

probable que la recuperación tome más de seis meses una vez que se acabe la crisis ⁵.

La COVID-19 ha impactado la demanda en el sector de la aviación y provocará importantes pérdidas.

Debido a la severidad de las restricciones de los viajes y a las previsiones de una recesión mundial, la IATA estima que los ingresos derivados del transporte de pasajeros de la industria podrían registrar una pérdida vertiginosa de 252 000 millones de dólares de los Estados Unidos ⁶ (es decir, un 44 por ciento menos que en 2019) ⁷.

El sector de la aviación civil emplea directamente a 10,2 millones de trabajadores en todo el mundo ⁸.

Esto incluye a los pilotos de aerolínea y los miembros de la tripulación, los operadores aeroportuarios, las empresas situadas en los aeropuertos (restaurantes y comercios minoristas) y los proveedores de servicios de navegación aérea. Además, este sector es fuente de empleo o de sustento para 65,5 millones de personas ocupadas en una gama de sectores interconectados, como los servicios y el turismo ⁹. El [anexo I](#) contiene datos sobre los empleos que dependen directa o indirectamente del sector de la aviación (un resumen mundial y un panorama país por país).

Principales impactos en el empleo

La pandemia ha tenido un impacto inmediato e importante en el empleo. Las anulaciones y las restricciones de los viajes ya han afectado el mercado de trabajo, porque entre otras cosas las aerolíneas han suprimido empleos y recortado los gastos. La respuesta de la industria ha sido muy desigual, porque algunos sectores adoptan medidas inmediatas y unilaterales y en cambio otros actúan con consideración y consultan a los trabajadores.

Estos son algunos de los efectos que ha tenido la COVID-19:

- Acuerdos para reducir el tiempo de trabajo.
- Acuerdos para reducir los salarios.
- Reducciones unilaterales de los salarios.
- Acuerdos sobre vacaciones pagadas o no pagadas.
- Congelación de la contratación.
- Despidos.

Otros impactos en el lugar de trabajo

La pandemia ha tenido un impacto en los lugares de trabajo del sector de la aviación.

Por ejemplo, los trabajadores de la aviación civil están expuestos a riesgos profesionales. Los trastornos, anulaciones y restricciones que ocasiona actualmente la COVID-19 pueden generar:

- **violencia y acoso:** los retrasos, las anulaciones y las prácticas de reembolso pueden provocar un aumento de los episodios de agresividad de los pasajeros;
- **falta de confianza en la seguridad del lugar de trabajo:** los protocolos de limpieza y, en algunos casos, los equipos de protección personal son esenciales para reducir la propagación del coronavirus y para ayudar a restaurar la confianza de los pasajeros y de los trabajadores en los viajes aéreos;
- **información inadecuada y estrés:** es esencial comunicar más con los trabajadores e informarles de manera adecuada para reducir la propagación de falsas informaciones entre colegas;
- **estigma y discriminación:** la aplicación de políticas de confidencialidad puede ayudar a implementar protocolos para las pruebas de detección y las cuarentenas;
- **restricciones a la movilidad:** las restricciones a la movilidad que se aplican actualmente en algunas regiones pueden ser un impedimento para desplazarse hasta el lugar de trabajo. Es vital que pilotos y el personal de cabina reciban información adecuada sobre las restricciones a la movilidad en el momento de aterrizar o de hacer escalas.

⁵ Pierce, B. (2020). [COVID-19: Updated Impact Assessment](#), IATA, 24 de marzo.

⁶ El 5 de marzo, originalmente las proyecciones más pesimistas de la IATA preveían pérdidas de 113 000 millones de dólares de los Estados Unidos, pero luego tuvo que revisar sus estimaciones el 24 de marzo.

⁷ Pierce, B. (2020). [COVID-19: Updated impact assessment](#), op. cit., 24 de marzo.

⁸ Air Transport Action Group (2018). [Aviation benefits beyond borders](#).

⁹ Ibid.

► 2. Respuestas de los mandantes y de los interlocutores

Las medidas de respuesta de carácter tripartito, en las que participan trabajadores, empleadores y gobiernos, pueden ayudar a abordar las repercusiones de la pandemia en los recursos humanos. Además, «se ha comprobado claramente que el diálogo social es el medio eficaz y preferido para alcanzar un modelo empresarial viable, exitoso y aceptable para abordar el clima que reina actualmente en el sector de la aviación»¹⁰.

Marcos y recursos sectoriales internacionales

El sector de la aviación tiene la experiencia de situaciones anteriores y ha desarrollado valiosos mecanismos y herramientas para manejar enfermedades contagiosas y pandemias. Existen varias directrices, mecanismos y protocolos de coordinación internacionales, nacionales y entre múltiples actores para orientar a las autoridades nacionales y compañías aéreas cuando hay brotes de enfermedades. Pueden citarse, por ejemplo:

- El Arreglo de colaboración para la prevención y la gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil ([CAPSCA](#))¹¹: Aviation and COVID-19 [sitio web](#)
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): Q&A for COVID-19 [sitio web](#).
- Organización Mundial de la Salud (OMS): Brote de enfermedad por coronavirus (COVID-19) [sitio web](#) y las nuevas [Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreak in aviation](#), que es una guía provisional publicada el 18 de marzo.
- La OACI y la OMS han publicado una declaración conjunta ([Joint Statement on COVID-19](#)) para instar a los Estados Miembros a aumentar la financiación del CAPSCA y a seguir las orientaciones y recomendaciones del programa.
- Las directrices de la IATA: existen varias directrices de la IATA destinadas a la industria ([IATA industry guidelines](#)) sobre la preparación de respuestas

de emergencia para las aerolíneas, la tripulación de cabina, la tripulación de mantenimiento, los manipuladores de carga y de equipaje, los agentes de atención a los pasajeros y el personal de limpieza.

- La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) ha publicado unas [Últimas noticias y recomendaciones sobre el coronavirus](#) en las que se refiere a las directrices de la IATA antes mencionadas.
- La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) ha publicado directrices para las tripulaciones ([guidance for crews](#))
- A nivel regional, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) ha publicado unas directrices sobre la gestión de los miembros de tripulación en relación con la pandemia de SARS-CoV-2 ([EASA Guidelines – COVID-19](#)).

Llamados a la acción

► IATA

Con el riesgo creciente de pandemias, cada vez es más importante actuar y colaborar a nivel mundial para manejar las enfermedades infecciosas. La IATA ha publicado una amplia gama de directrices y procedimientos operativos para velar por que la industria esté siempre alerta y preparada. Pero también ha recalcado el papel cada vez más importante que han de desempeñar todas las partes interesadas, en particular los gobiernos, para garantizar que sus respuestas estén en conformidad con las directrices y el Reglamento Sanitario Internacional de la OMS¹². La IATA también ha publicado llamados a la acción destinados a los reguladores estatales exhortándolos a adoptar medidas para aliviar el fuerte impacto que está teniendo en la industria la progresión de la COVID-19, lo que incluye:

¹⁰ Harvey, G. and P. Turnbull (2009). [Sectoral coverage of the global economic crisis: The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#), Departamento de Actividades Sectoriales, OIT, Ginebra, pág. 15.

¹¹ El CAPSCA es un programa mundial de la OACI para mejorar la planificación de la preparación y la respuesta a sucesos de salud pública que afectan el sector de la aviación, tales como una pandemia de influenza o un accidente de una central nuclear.

¹² IATA (2018). [Future of the airline industry 2035](#), op.cit.

- **La suspensión a nivel mundial de las reglas de utilización de las franjas horarias**¹³: estas reglas generalmente exigen que las aerolíneas presten por lo menos el 80 por ciento de los servicios durante cada franja horaria aeroportuaria que se les asigne («si no la usa la pierde»). La suspensión de estas reglas permitiría que las aerolíneas ajusten su capacidad en función de la demanda real de viajes aéreos.
- **Mantener en funcionamiento las cadenas de suministro** excluyendo las operaciones de carga aérea de algunas de las restricciones de viaje relacionadas con el COVID-19 y suprimiendo los principales obstáculos que restringen el transporte de carga¹⁴. Mantener los servicios mínimos en las operaciones de carga aérea donde existan.
- **Aliviar algunas de las disposiciones de la reglamentación sobre los derechos de los pasajeros del transporte aéreo**¹⁵ a fin de apoyar a las aerolíneas con la gestión de las anulaciones de vuelos y de permitirles una mayor flexibilidad ya sea para prolongar la validez de las reservas o para proporcionar bonos de cambio en lugar de reembolsos.
- **Suministro de recursos financieros de los gobiernos.** La IATA ha pedido a los gobiernos que adopten paquetes globales de medidas para proporcionar un alivio inmediato, y a mediano y largo plazo a las aerolíneas y a sus asalariados. El futuro de la conectividad esencial del transporte aéreo en el futuro dependerá en gran parte de estas medidas de alivio, que podrían incluir¹⁶:
 - o productos financieros directos para respaldar la situación de liquidez;
 - o préstamos, garantías de préstamos y apoyo de los gobiernos o de los bancos centrales a los mercados de obligaciones de empresas;
 - o desgravaciones fiscales.
- **Aplazamiento de la recaudación de las tasas**¹⁷: principalmente las tasas de aeropuerto y de navegación aérea.

► ITF

Las organizaciones de trabajadores han hecho varios llamados para seguir siendo actores activos durante la fase de progresión de la COVID-19 y durante la recuperación. La ITF hizo reivindicaciones generales para exigir cinco medidas inmediatas¹⁸:

- proteger a los trabajadores y trabajadoras esenciales para la respuesta al COVID-19.
- Poner en primer lugar la salud y la seguridad.
- Proteger los ingresos de todos los trabajadores y trabajadoras.
- Proporcionar un estímulo gubernamental para mantener a flote la economía.
- Mantener cadenas de suministro sostenibles.

De conformidad con estos principios generales, la Sección de Aviación Civil de la ITF ha formulado un llamado, una serie de recomendaciones y orientaciones destinados a los gobiernos¹⁹ y los empleadores del sector de la aviación, como se indica en el [anexo II](#).

Acción de los gobiernos: respuestas nacionales

Al 7 de abril, la mayoría de las medidas adoptadas para la aviación civil de las que se tenía conocimiento incluían asistencia financiera de los gobiernos bajo la forma de préstamos o de paquetes financieros. Los puntos siguientes resumen la información disponible en sitios web públicos²⁰.

► Brasil^{21,22}

El Gobierno ha propuesto:

1. Posponer el pago de las tasas (navegación aérea, concesiones aeroportuarias y reembolso de billetes de viajes anulados).
2. Poner a disposición herramientas financieras — línea especial de crédito.

13 IATA (2020). [IATA requests global suspension of slot rules due to coronavirus](#), comunicado de prensa núm. 8, 2 de marzo.

14 IATA (2020). "El transporte de carga aérea, esencial en la lucha contra COVID-19", op. cit.

15 IATA (2020). [Remarks of Alexandre de Juniac at the IATA media briefing on COVID-19](#), sala de prensa, 17 de marzo.

16 Ibid.

17 Ibid.

18 ITF (2020). [COVID-19: Reivindicaciones de la ITF para los Gobiernos y los empleadores de todo el mundo](#), 26 de marzo.

19 ITF (2020). [La Sección de Aviación Civil de la ITF reivindica medidas para enfrentar las repercusiones del COVID 19](#), 3 de abril.

20 Este cuadro fue preparado únicamente con fines de información. Puede haber diferencias entre las medidas reales y los documentos oficiales.

21 IATA (2020). [IATA thanks Brazilian Government for supporting aviation industry in face of COVID-19](#), sala de prensa, 20 de marzo.

22 Web 24 News (2020). [Bolsonaro, by decree, allows companies to suspend employment contracts for four months](#), 23 de marzo.

3. Suspender el reglamento de asignación de franjas horarias hasta finales de octubre de 2020.
4. Suspender temporalmente los contratos de trabajo. El decreto provisional núm. MP 927 permite la suspensión temporal de los contratos de trabajo por un período máximo de cuatro meses.
2. Se prohíbe recomprar acciones y percibir dividendos de acciones por lo menos un año después de que se hayan reembolsado los préstamos. También se limitan las remuneraciones del personal ejecutivo.
3. Se prohibiría despedir a los trabajadores o ponerlos de licencia hasta septiembre de 2020.

► Unión Europea ^{23, 24}

La Unión Europea (UE) ha suspendido la aplicación de la regla sobre el uso de las franjas horarias (suspensión de la «regla 80-20») durante toda la temporada de verano.

Un excomisario de la UE encargado de las cuestiones climáticas ha recomendado que los paquetes de ayuda financiera que se concedan al sector de la aviación deberían incluir condiciones relacionadas con el clima.

► Noruega ²⁵

El Gobierno ha ofrecido 270 millones de dólares de los Estados Unidos en garantías de préstamos a las aerolíneas Norwegian.

► Nueva Zelandia ²⁶

El Gobierno ha acordado ayudar a la principal aerolínea del país, Air New Zealand, proporcionándole un préstamo contingente de 509 millones de dólares de los Estados Unidos.

► Singapur ²⁷

Paquete financiero: Singapore Airlines ha obtenido que le garanticen hasta 19 000 millones de dólares de Singapur (13 000 millones de dólares de los Estados Unidos) de fondos públicos. Tal vez sea necesario solicitar aclaraciones adicionales sobre las condiciones aplicables al paquete, concretamente si beneficiará a los trabajadores de la aerolínea.

► Estados Unidos ²⁸

Paquete financiero con condiciones:

1. Ofrece 58 000 millones de dólares de los Estados Unidos a las aerolíneas del país, divididos por partes iguales de préstamos y transferencias directas en nómina.

23 IATA (2020). [Statement: EU waives slot use rule for summer season](#), sala de prensa, 27 de marzo.

24 Coffey, H. (2020). [Airline bailouts must be 'conditional' on carriers lowering emissions, says EU climate commissioner](#), The Independent, 2 de abril.

25 Powley, T. (2020). [Norwegian air rescue highlights dilemmas for governments](#), The Financial Times, 20 de marzo.

26 *Ibíd.*

27 Al Jazeera (2020). [Singapore Airlines gets \\$13bn lifeline as airlines beg for help, AJ Impact/Airlines](#), 27 de marzo.

28 Slotnick, D. (2020). [Airlines will get the \\$60 billion bailout they asked for in the \\$2 trillion coronavirus stimulus bill that Trump signed into law. It also prohibits layoffs, stock buybacks, and dividends](#), Business Insider, 27 de marzo.

► 3. Herramientas y respuestas de la OIT

El sector de la aviación no tiene un marco reglamentario similar al del sector marítimo. No existe nada equivalente al acuerdo sobre la «libertad de la alta mar»²⁹. Los participantes en la conferencia de Chicago de 1944 acordaron una serie de libertades multilaterales rudimentarias y de manera general dejaron un sistema de acuerdos bilaterales nación a nación³⁰ que se negocian entre países³¹. En los años 1990, a pesar de muchos intentos, no se llegó a un acuerdo para incluir los servicios de transporte aéreo en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios de la Organización Mundial del Comercio. Por esta razón, las aerolíneas se rigen por la llamada cláusula de nacionalidad³². Esta cláusula y otros importantes retos en materia de rentabilidad han impedido formular orientaciones internacionales sobre cuestiones laborales en este sector desde 1945.

La aviación es «el negocio de la libertad (nacional)». Los anexos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (1944), conocido como el Convenio de Chicago, que tratan sobre temas de dotación de personal en general se centran mucho en la seguridad y la formación, pero dejan un margen para que los Estados miembros determinen las condiciones de trabajo de las tripulaciones con arreglo a las reglamentaciones laborales nacionales³³. Este enfoque ha enlentecido el desarrollo de orientaciones reglamentarias internacionales sobre trabajo decente en el sector.

Normas internacionales del trabajo

Las normas internacionales del trabajo proporcionan una base de probada eficacia para las respuestas de política que se centran en una recuperación sostenible y equitativa³⁴. Hoy en día, las normas internacionales del trabajo y el Programa de Trabajo Decente de la OIT — a saber, empleos, protección social y derechos — son los pilares de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible³⁵. La OIT tiene experiencia en proporcionar asesoramiento y orientación en relación con el mundo del trabajo en el contexto de choques del mercado de trabajo, lo que incluye el sector de la aviación civil. Sin embargo, la OIT no tiene instrumentos o herramientas sectoriales para el sector³⁶.

La OIT ha elaborado las orientaciones y notas técnicas relacionadas con la COVID-19³⁷ que se indican en el gráfico 1.

29 Véase la [Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar \(1982\)](#). Antes de la adopción de la Convención, el derecho consuetudinario ya había desarrollado a lo largo de los siglos una doctrina de la «libertad de los mares».

30 Y su Protocolo adicional relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional artículo 83 bis, firmado en Montreal el 6 de octubre de 1980.

31 Debage, K. (2014). «The geopolitics of air transport», dans Goetz, A. et L. Budd (responsables de la publicación). *The geographies of air transport*, Routledge, Nueva York.

32 *Ibíd.*

33 Pero pueden buscar financiación de inversionistas internacionales. Por ejemplo, en el [Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil](#) (2001) se permite que las aerolíneas reduzcan los costos de los préstamos y del acceso a las finanzas internacionales. El sistema internacional de registros de aeronaves establecido en el Protocolo ha permitido a los inversionistas, arrendadores y operadores internacionales de servicios de organización las actividades de mantenimiento y reparación para que puedan ejercer más eficazmente sus derechos. Véase: Fenech, T. (2015). [Ship & aircraft finance](#), presentación Powerpoint.

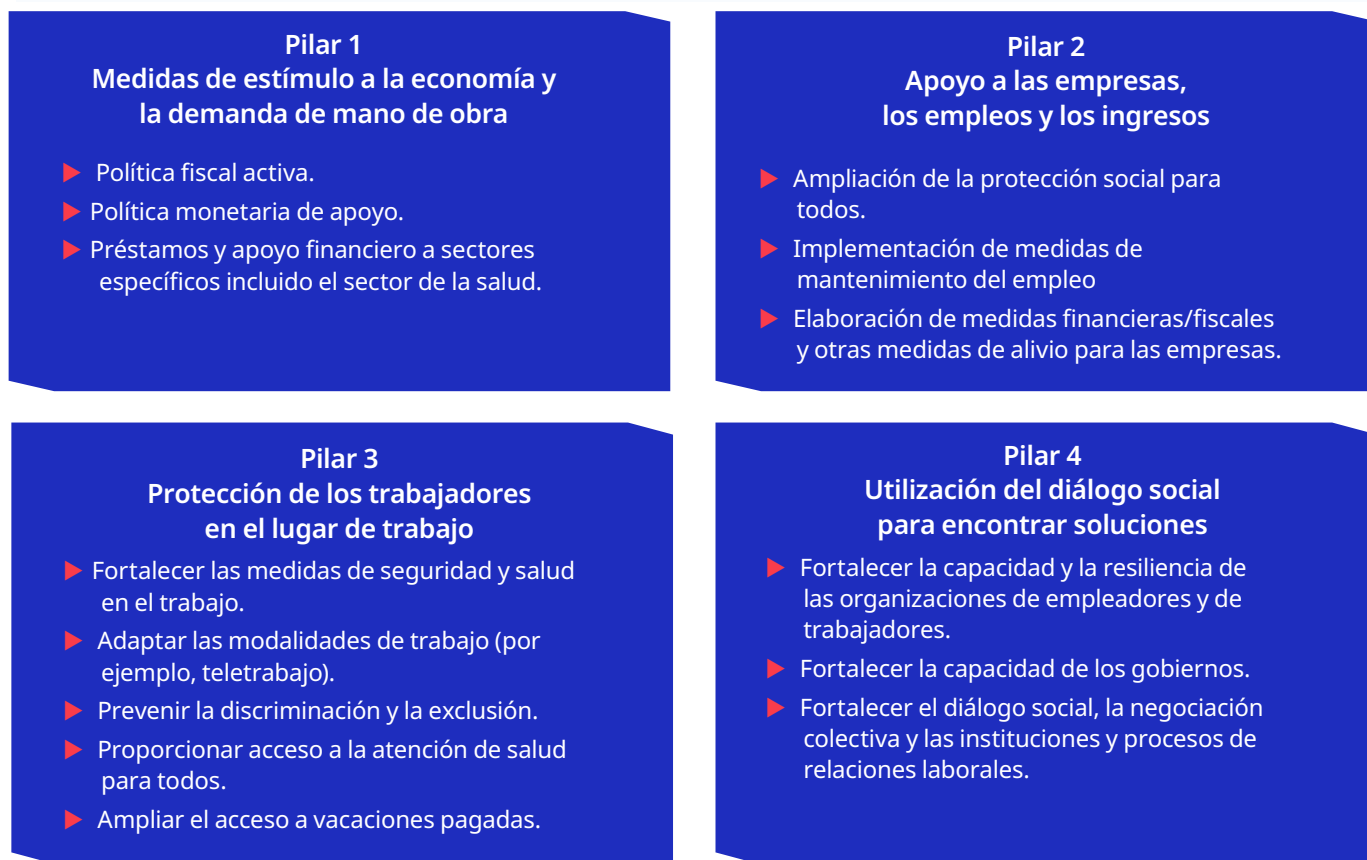
34 OIT (2020). [Por qué las Normas Internacionales del Trabajo son importantes en una crisis sanitaria pública](#), vídeo, Ginebra, 27 de marzo.

35 Ryder, G. 2019. [ILO Speech as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), 10 de abril.

36 La OIT ha celebrado reuniones mixtas y tripartitas sobre aviación civil en 1956, 1960, 1974, 1977, 1979, 1990, 2002 y 2013 que adoptaron conclusiones y puntos de consenso, aunque dos de estas reuniones no adoptaron un resultado (las reuniones de 1956 y 1990).

37 Esto incluye, al 7 de abril de 2020, las siguientes: [El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas](#) (Observatorio de la OIT, 1.ª edición), 18 de marzo; [Nuevas directrices para que los empleadores puedan ayudar a las familias durante la pandemia del COVID-19](#), OIT y UNICEF, 30 de marzo; [Respuestas de la Protección Social a la Crisis de COVID-19 en todo el mundo](#), actualizado el 6 de abril; [Las normas de la OIT y el COVID-19 \(coronavirus\)](#), 27 de marzo; y [El COVID-19 y el mundo del trabajo: Estimaciones actualizadas y análisis](#) (Observatorio de la OIT, 2.ª edición), 7 de abril.

Gráfico 1. Los cuatro pilares principales de la lucha contra la COVID-19 basados en las normas internacionales del trabajo



Fuente: basado en OIT (2020). [El COVID-19 y el mundo del trabajo: Estimaciones actualizadas y análisis 2.ª edición](#), op. cit.

Otros recursos de la OIT

La OIT ha publicado informes y documentos de trabajo relacionados con el sector de la aviación y las crisis que lo han afectado. En la mayoría de ellos se han abordado temas relacionados con cuestiones de seguridad, crisis financieras y brotes epidémicos. En las últimas décadas, las publicaciones de la OIT que han tratado sobre el sector de la aviación incluyen las siguientes:

- [Restructuring of civil aviation: Consequences for management and personnel](#) (2001).
- [Consecuencias sociales y en materia de seguridad de la crisis posterior al 11 de septiembre de 2001](#) (2002), documento de reflexión para la discusión en la Reunión tripartita sobre la aviación civil.
- [The impact of the restructuring of civil aviation on employment and social practices](#) (2002, Essenberg, B.).
- [Civil aviation: The worst crisis ever?](#) (2003, Essenberg, B.).
- [The impact of the financial crisis on labour in the civil aviation industry](#) (2009, Harvey y Turnbull, op. cit.).
- [La aviación civil y los cambios en su entorno laboral](#) (2013), documento temático para el debate en el Foro de diálogo mundial sobre los efectos de la crisis económica mundial en la industria de la aviación civil.
- [Women and aviation: Quality jobs, attraction and retention](#) (2019, Seligson, D.).

Contactos

Organización Internacional del Trabajo
 Route des Morillons 4
 CH-1211 Ginebra 22
 Suiza

Departamento de Políticas Sectoriales
 E: covidresponsesector@ilo.org

► Anexo I. Empleos del sector de la aviación de l'aviation

Cuadro I.1. Empleos que dependen del sector de la aviación: Resumen mundial

► Empleos directos					► Empleos que dependen del sector de la aviación
Operadores aeroportuarios	Otros trabajadores de aeropuertos	Aerolíneas	Sector aeroespacial civil	Navegación aérea	65,5 m
525 000	5,6 m	2,7 m	1,2 m	233 000	10,2 m: directos 10 m: indirectos 7,8 m: inducidos 36,7 m: catalizadores de turismo
5%	55%	27%	11%	2%	

m = millones.

Fuente: Air Transport Action Group (2018). Aviation benefits beyond borders, op. cit.

Cuadro I.2. Empleos que dependen del sector de la aviación: Panorama en una selección de países

País	Empleos directos	Empleos que dependen del sector de la aviación
▶ Alemania	315 000	1,1 m
▶ Argentina	71 000	329 000
▶ Brasil	167 000	839 000
▶ Canadá	241 000	633 000
▶ China	1,4 m	6 m
▶ Colombia	71 000	600 000
▶ Emiratos Árabes Unidos	180 000	777 000
▶ Estados Unidos	2,2 m	6,5 m
▶ Etiopía	19 000	1,1 m
▶ Federación de Rusia	290 000	1 m
▶ Francia	273 000	1,1 m
▶ Indonesia	115 000	4,2 m
▶ Japón	301 000	1,4 m
▶ México	278 000	1,4 m
▶ Países Bajos	85 000	306 000
▶ Filipinas	45 000	1,2 m
▶ Reino Unido	353 000	1,6 m
▶ Tailandia	172 000	4,3 m

m = millones.

Fuentes: IATA (2019). La importancia del transporte aéreo para [Alemania](#); [Argentina](#); [Brasil](#); [Canadá](#); [China](#); [Colombia](#); [Emiratos Árabes Unidos](#); [Estados Unidos](#); [Etiopía](#); [Federación de Rusia](#); [Francia](#); [Indonesia](#); [Japón](#); [México](#); [Países Bajos](#); [Filipinas](#); [Reino Unido](#); [Tailandia](#); IATA Economics Reports.

► Anexo II. La ITF insta al sector de la aviación para actuar

Tomado de: [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 de abril

► La ITF insta a los gobiernos a negociar con los sindicatos para:	► La ITF insta a los empleadores de la aviación a reconocer y negociar con los sindicatos para:
1. Reconocer la aviación como un bien público, que merece una estricta gobernanza, reglamentación y supervisión, planificación, inversión y, cuando proceda, propiedad pública.	1. Identificar los riesgos para la salud, los derechos y el bienestar de los trabajadores y trabajadoras, y elaborar e implementar respuestas en el lugar de trabajo.
2. Establecer e implementar un nivel mínimo de conectividad de los transportes, utilizar las prohibiciones de viaje sólo como último recurso y excluir las operaciones de carga aérea de cualquier restricción de viaje.	2. Proporcionar gratuitamente test médicos, tratamiento, capacitación, equipos e instalaciones para capacitar a todo el personal y a cualquier trabajador o trabajadora que realice cualquier tipo de servicio médico como resultado del COVID-19.
3. Establecer órganos nacionales de aviación tripartitos — integrados por representantes de los trabajadores, del gobierno y de los empleadores — para elaborar estrategias, coordinar las respuestas financieras y de inversión, planificar el suministro de mano de obra y supervisar todas las operaciones de aviación.	3. Garantizar licencias retribuidas, en forma de subsidios por enfermedad o de paga de vacaciones, desde el primer día de baja, a todos los trabajadores y trabajadoras amenazados o infectados por el COVID-19, y proteger los salarios y la remuneración completa de todos los trabajadores y trabajadoras a través de medios diversos, establecidos de mutuo acuerdo mediante la negociación colectiva.
4. Ampliar inmediatamente los derechos de licencia por enfermedad, mantener los ingresos y ampliar las protecciones sociales a todos los trabajadores y trabajadoras — ya sean empleados formales, precarios o informales —, cualquiera que sea su situación contractual.	4. Reconocer y ejercer su deber de diligencia para con todos los trabajadores y trabajadoras de su empresa y su cadena de suministro, proporcionarles empleos formales y directos en la medida de lo posible, y garantizar el cumplimiento de las obligaciones del traspaso de empresas para la mano de obra subcontratada cuando no sea posible el empleo directo.
5. Reducir la subcontratación y la externalización de los servicios y empleos aeroportuarios y, cuando proceda, ordenar a las autoridades aeroportuarias que gestionen o contraten de forma directa a todo el personal del aeropuerto — incluidos los trabajadores y trabajadoras externalizados y contratados a través de agencias — que presta servicios de asistencia en tierra, seguridad, limpieza y demás servicios aeroportuarios.	5. Poner fin a las formas de empleo precarias y atípicas en su empresa y su cadena de suministro para proteger la salud, la seguridad y el bienestar del personal y de los pasajeros.
6. Priorizar el uso de los aeropuertos por parte de las aerolíneas con mayor nivel de propiedad pública, a fin de mejorar la sostenibilidad financiera de los bienes públicos.	6. Mejorar la programación, los días de trabajo y las horas de trabajo para proteger los empleos, la salud y la seguridad de los trabajadores.

Cont. Tomado de: [ITF Aviation demands action to address the impact of COVID-19](#), 3 de abril

► La ITF insta a los gobiernos a negociar con los sindicatos para:	► La ITF insta a los empleadores de la aviación a reconocer y negociar con los sindicatos para:
7. Ofrecer paquetes de asistencia y ayuda financiera condicional a las aerolíneas, las autoridades aeroportuarias y las empresas de la cadena de suministro, en concreto a través de la exoneración de deudas, la demora en el pago de impuestos y derechos, y la propiedad pública de acciones.	7. Acordar unos niveles sostenibles de recompensas a los accionistas, distribución de dividendos y remuneración para los ejecutivos a medida que disminuya la amenaza del coronavirus.
8. Acordar unas condiciones, si aún no están implantadas, para acceder a dichos paquetes financieros y de ayuda, incluida la recompra privada de acciones tras la recuperación de la industria, que: <ul style="list-style-type: none"> • protejan los salarios, las condiciones laborales y las prestaciones sociales de todos los trabajadores y trabajadoras de la aviación; • prohíban las recompras de acciones, las recompensas a los accionistas y la remuneración excesiva de los ejecutivos; • democratizen la propiedad y la gobernanza, en especial mediante la representación de los trabajadores y trabajadoras en los consejos de administración de las empresas; • respetar los convenios de la OIT relativos a la libertad de asociación, la negociación colectiva, el trabajo forzoso, la discriminación y la salud y seguridad ocupacional de todos los trabajadores y trabajadoras. 	8. Garantizar que todos los trabajadores y trabajadoras puedan volver a su lugar de trabajo habitual en caso de que las medidas de contención locales o nacionales les impidan hacerlo económica o logísticamente.
9. Limitar los niveles de beneficios para garantizar que se reinvierta en la reducción de la deuda, la modernización de la flota, la capacitación y formación del personal, y otras medidas que enriquezcan a las compañías.	9. Proteger la privacidad y la información personal de los trabajadores y trabajadoras que se someten a exámenes y controles médicos y de otro tipo como parte de las respuestas a la amenaza del COVID-19, y compartir con los sindicatos cualquier dato que contribuya al proceso decisorio de la empresa.
10. Prohibir las recompensas a los accionistas, la remuneración excesiva de los ejecutivos y las recompras de acciones durante la crisis.	10. Respetar los convenios de la OIT relativos a la libertad de asociación, la negociación colectiva, el trabajo forzoso, la discriminación y la salud y seguridad ocupacional de todos los trabajadores y trabajadoras.

Fuente: [La Sección de Aviación Civil de la ITF reivindica medidas para enfrentar las repercusiones del COVID-19](#), 6 de abril de 2020.