



PELIGRO

Las BDC en la
aviación

Panorama

Las BDC marítimas

- Los buques se inscriben en una bandera de conveniencia (BDC) para eludir las leyes, condiciones y sindicatos de su país
- No existe una “relación auténtica” entre el propietario del buque y la bandera
- Muchos marinos de buques BDC reciben bajos salarios, trabajan en pésimas condiciones y con muchos problemas laborales
- Las BDC agravaron las presiones sobre las tripulaciones de buques con bandera nacional

BDC = Pérdida del poder sindical

- En la flota mundial hay unos 120 000 buques de más de 500 GT.
- El 70% opera con banderas de conveniencia
- ITF firmó convenios colectivos en unos 12 500 buques.
- Alrededor del 10% de mano de obra de la flota BDC está sindicalizada.

Hace ya una década...

- La Sección de Aviación Civil de la ITF planteó su preocupación por las BDC en la aviación
- ITF advirtió que el sector aéreo podía seguir el mismo camino que el sector marítimo
- ¡Nos llamaron alarmistas, insensatos!
- **La inmensa mayoría de la industria ignoró nuestras advertencias por “infundadas”**
- La seguridad de la aviación estaba muy regulada. Demasiado –argumentaban– y necesitaba una liberalización inmediata.

El tiempo dio la razón a la ITF

- La liberalización y la desregulación de la industria de la aviación permitió a las aerolíneas registrarse, ellas y sus aeronaves, en países donde las normas de control de la seguridad resultan inadecuadas según la normativa acordada internacionalmente
- “No hay lugar para las banderas de conveniencia en una industria segura” (Giovanni Bisignani, 2006)

Por fin, hoy...

- La OACI reconoce la existencia de “banderas de conveniencia” en la aviación
- El término lo utilizan también la UE y la IATA
- La OACI adoptó algunas medidas para reducir los riesgos para la seguridad
- **El término “bandera de conveniencia” no es utilizado oficialmente por la OMI (marítimo)**

¿Podemos permitirnos ser complacientes?

- Hay quien dice: **“Todas las partes integrantes de esta industria son conscientes de los peligros y están ya abordando los problemas que puedan causar. Los sindicatos de aviación no tienen de qué alarmarse”**
- Este optimismo y complacencia no resiste un análisis a fondo

Según la OACI...

- La OACI identifica dos tipos de operaciones BDC:
 - (a) Las que ocurren por motivos fiscales, donde el Estado de matriculación y el Estado del operador llegan a acuerdos para velar por la adecuada supervisión;
 - (b) Las que ocurren para “aprovechar un sistema de vigilancia económica o técnica mínimo o inexistente”.

El segundo grupo, dice la OACI, está suscitando “Una importante inquietud de seguridad” y precisa contramedidas

La OACI es complaciente

- La OACI afirma que “operaciones BDC” es “la terminología apropiada” sólo para el segundo grupo
- Según la OACI, las medidas vigentes son ya suficientes para minimizar los riesgos

¿Sólo “problemas secundarios”?

- La OACI acepta que hay algunos problemas, como la necesidad de definir con más precisión términos como “sede central del negocio” o los aviones fletados cuya propiedad –y no su control– radica en otro país. También considera que hay que seguir trabajando para simplificar las “líneas de responsabilidad” entre los Estados, en situaciones en las que el avión está radicado y operado en un Estado diferente al de su operador/matricula.

La UE y la FAA

- En 2006, la Unión Europea elaboró una lista negra de compañías aéreas para “poner fin a la práctica de las banderas de conveniencia mediante la cual algunos países expiden certificados de operador aéreo a compañías de dudosa reputación”
- La Administración Federal de Aviación (FAA) estadounidense audita la vigilancia de la seguridad de otros países, y en función de sus conclusiones, puede negar o revocar el permiso de operar hacia o en los EE.UU.

¿Podemos estar satisfechos?

- Los sindicatos de aviación deben hacerse una pregunta crucial: mientras continúen las políticas liberalizadoras ¿podemos estar satisfechos con la nueva vigilancia de la seguridad armonizada mundialmente?
- **¿Son adecuadas estas medidas para proteger las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de la aviación y para frenar el avance del *dumping* social?**

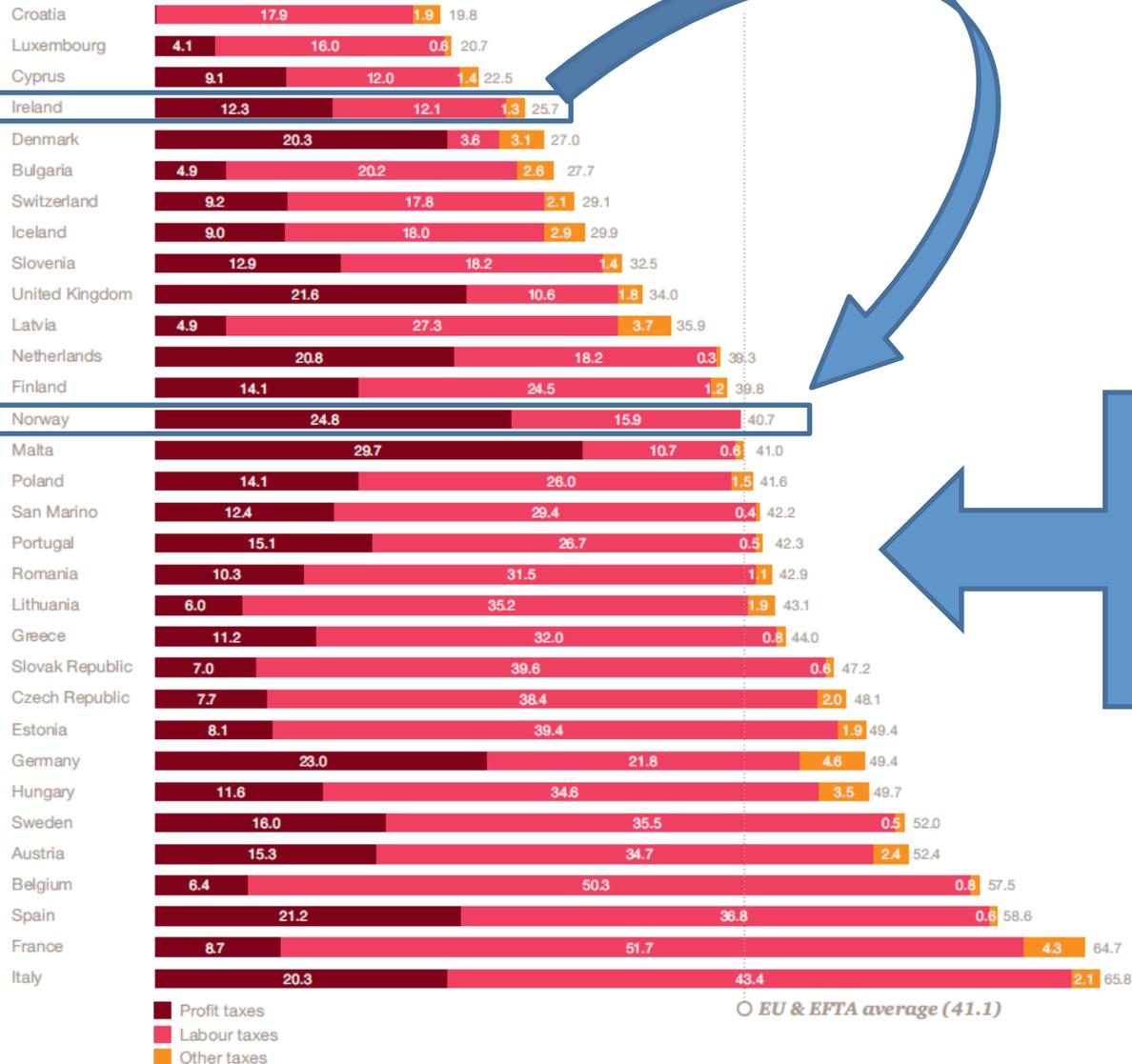
BDC: su definición y la nuestra

- La OACI, entre otras, da una definición demasiado limitada de las BDC en la aviación
- No incluye los aspectos sociales del problema
- Ni la OACI, ni la UE, ni la FAA, ni la IATA están genuinamente preocupadas por que las aerolíneas estén comparando las distintas legislaciones laborales y normativas para elegir la que mejor convenga a su cuenta de resultados. **No les importaría que las aerolíneas eludieran los impuestos o las leyes nacionales que protegen las condiciones sociales de la mano de obra, matriculándose en una BDC**

Economy sub-indicator results by region: EU & EFTA

fuentes: "Paying Taxes 2014", PwC report, p. 157

Total Tax Rate (%)



Varios impuestos promueven el arbitraje laboral/ dumping social

La realidad sobre el terreno...

- Algunas aerolíneas intentan utilizar las estrategias BDC para minar las normas laborales decentes
- Imponiendo salarios y condiciones deficientes, estas aerolíneas amenazan las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de la aviación de otros países
- **Si otros países siguen el ejemplo de Irlanda, es muy probable que, en un futuro próximo, los países BDC empiecen a competir para atraer aerolíneas**