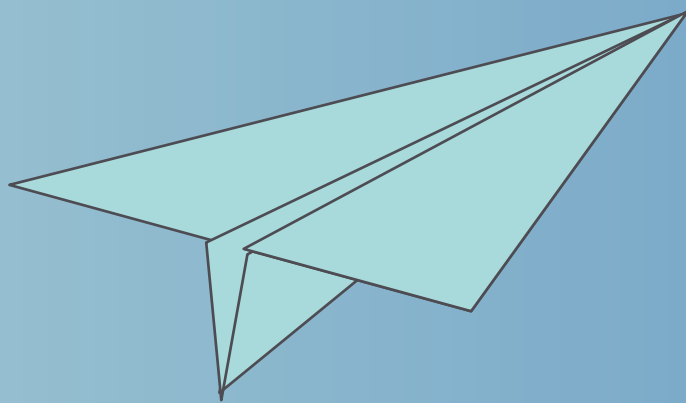


**OUT
OF THE
COVID
CRISIS**



PLAN DE VUELO PARA LOS
PILOTOS EUROPEOS

SINOPSIS GENERAL

Son muchos los caminos que nuestra industria puede seguir para salir de la crisis del COVID-19, que ha afectado profundamente, si no paralizado, la aviación europea. Sin embargo, hay muy pocos que sean beneficiosos para los ciudadanos europeos, y que conduzcan a un futuro seguro, digno y sostenible para todos aquellos a quienes la industria sirve y apoya.

Para conseguirlo, se requerirá un liderazgo político y laboral activo, lo que implicará saber elegir y tomar el mejor camino, y no “esperar a ver qué pasa”, es decir, no solo aceptar lo que sucede sin más, sin visión ni dirección de futuro.

Esto supondrá una gran tentación para algunos, particularmente aquellos que están acostumbrados a anteponer sus intereses comerciales sobre el interés público, sobre los clientes, los trabajadores y el medio ambiente, buscando ventajas a expensas de todas las demás partes interesadas.

Esa tentación supondrá sacrificar o canibalizar a otras partes implicadas en la búsqueda de alivio económico rápido o ganancias a corto plazo. Este enfoque socavará a la sociedad que, hasta ahora, ha tolerado con paciencia las muchas caras del sector de la aviación, y ante la cual la industria de la aviación es responsable. Por otro lado, fragmentará y debilitará el mercado único de la aviación europea y la posición de las compañías aéreas y

de sus trabajadores europeos dentro de la UE, y a nivel mundial.

La única forma de superar esta crisis para la aviación es conseguir que las partes implicadas vuelvan a fortalecerse al unísono, apoyando la posición del otro.

No podemos, simplemente, buscar una ventaja relativa dándonos mordiscos unos a otros, sino que debemos tratar de lograr que todos lleguemos a la posición más adecuada, saludable y fuerte posible. La clave para ello es que la industria de la aviación debe estar al servicio del interés público.

Para que Europa supere la crisis generada por el COVID-19, debe tener un sector aeronáutico fuerte, que pueda apoyar y potenciar la economía en general, que sea responsable ante los contribuyentes que lo toleran y lo respaldan, que sea socialmente sostenible para quienes trabajan en dicha industria, que sea ambientalmente sostenible para toda la sociedad, y que proporcione un servicio justo y de alta calidad a los ciudadanos que lo utilicen.

El propósito de la industria de la aviación, por tanto, es proporcionar un futuro seguro, digno, y sostenible para todos aquellos a quienes presta servicio y apoyo.

Ni más, ni menos.

01

02

03

RESUMEN EJECUTIVO

Para superar la crisis del COVID-19, y prepararse para otras posibles futuras crisis y amenazas, Europa necesita un sector aeronáutico resistente, fuerte, que sea social y ambientalmente sostenible, y que sea capaz de brindar conectividad de alta calidad a todos sus ciudadanos y regiones.

La necesidad de preservar la aviación como una infraestructura estratégica esencial, que sirve al interés público y general, debería guiar la estrategia de recuperación de Europa. Esto requiere un enfoque holístico, que incluye:

1. Un sector aeronáutico social y ambientalmente sostenible, para quienes trabajan en él, y para los ciudadanos, los contribuyentes y la sociedad en general:

■ Responsabilidad social: todas las partes implicadas deben gestionar esta crisis de una manera socialmente responsable: (a) manteniendo al personal (utilizando ayudas estatales si hace falta) y conservando las competencias y la empleabilidad de las tripulaciones; (b) gestionando los recortes de puestos de trabajo y sus condiciones a través de un auténtico diálogo social; y (c) erradicando el trabajo atípico y precario (falsos autónomos, agencias de contratación o brokers, Pay-to-Fly o pagar por volar, etc.).

■ Medio ambiente: debemos tomar medidas y vías concretas y factibles hacia la “descarbonización” de la aviación y hacia los objetivos climáticos de la UE. Los combustibles de aviación sostenibles, especialmente los electrocombustibles, deben desempeñar un papel fundamental.

■ Condicionalidad de las ayudas públicas: cualquier ayuda pública y medida de alivio económico, debe acompañarse de condiciones que protejan el interés público, incluyendo estrictos criterios sociales y ambientales.

2. Mercado único libre de distorsiones y un fuerte actor global:

■ Igualdad de condiciones: se debe dar prioridad a la corrección de las distorsiones preexistentes en el Mercado Único, creadas por ingeniería social, compra de normativa y empleo atípico por parte de ciertos actores y países. El cumplimiento de las

normativas laborales (incluyendo el desplazamiento de trabajadores y las agencias de trabajo temporal); la aplicación de la legislación local donde se establezca una base operativa, y la presunción de empleo directo para las tripulaciones son medidas clave que deben adoptarse.

■ Un actor global fuerte y verdaderamente europeo: La política exterior de aviación de la UE deberá promover y defender más que nunca la aviación europea. Se debe suspender una mayor apertura del mercado, no deben otorgarse derechos de “5ª libertad” dentro de la UE, arrendamiento de aeronaves con tripulación (“wet-leasing”) de terceros países debe ser algo excepcional y estar estrictamente limitado en el tiempo. Las normas de O&C deberán permanecer vigentes y ser aplicadas para evitar que terceros países se apoderen de los activos de infraestructura estratégica a nivel europeo.

3. Resiliencia basada en la seguridad, mano de obra cualificada, y planificación anticipada.

■ De restablecerse, mantenerse y reforzarse la seguridad en la aviación mediante una supervisión pública de la misma más estricta, una mejor gestión de la seguridad por parte de los operadores, y la prevención de la fatiga en las tripulaciones.

■ Medidas que deben adoptarse para retener la mano de obra cualificada: Antigüedad, empleabilidad y recapitación.

■ Desarrollar paquetes de medidas de emergencia listos para su aplicación en diferentes escenarios de crisis; considerar los requisitos mínimos de liquidez, centrarse en lo que sirve al interés público.

En definitiva, se busca fomentar un enfoque holístico y global, orientado al interés público: de otro modo, un comportamiento depredador, mediante el cual algunos actores intenten sacar provecho a expensas de los demás, echará a perder la recuperación.

La aviación es un “ecosistema” donde todas las partes dependen de la salud de las demás. Esto incluye a los profesionales de la aviación, a quienes se les pedirá una recuperación segura y eficaz. Solo si todas las partes implicadas colaboran, la aviación podrá salir de esta crisis fortalecida, más resiliente y siendo verdaderamente sostenible.

LA AVIACIÓN COMO INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA EUROPEA

01

¿POR QUÉ HA DE SER SOSTENIBLE?

1.1. Condicionalidad de interés público.

La aviación es una infraestructura europea estratégica, que debe ser capaz de cumplir su propósito original de proporcionar conectividad tanto a personas como a productos. Esta infraestructura es un bien público, y forma parte de la columna vertebral de la economía en general. Dado su impacto e interacción en la vida cotidiana, la industria de la aviación se acepta y se fomenta, porque es de interés público.

Emplear a los trabajadores de la industria en puestos de trabajo decentes, y contribuir con sus impuestos y contribuciones sociales a los servicios públicos son también importantes beneficios del sector en cuanto al interés público se refiere.

Cuando se prestan ayudas estatales a las aerolíneas en esta crisis, ya sea directamente por parte de los contribuyentes mediante financiación, o indirectamente a través de las enmiendas o exenciones de los marcos regulatorios que existen para regir la función y las responsabilidades de la aviación en la sociedad, es lógico y esencial asumir que este apoyo deba incluir condiciones que protejan el interés público.

Los pilotos y las tripulaciones auxiliares han estado dispuestos e incluso se han sentido orgullosos de asumir riesgos personales durante esta crisis, entregando suministros médicos y EPIS, que son esenciales para la lucha contra el COVID-19; o repatriando ciudadanos varados en el extranjero debido al cierre de las fronteras y las prohibiciones de vuelos.

La crisis ha puesto de manifiesto la naturaleza estratégica de la aviación como una infraestructura esencial, y ha reforzado la necesidad de apoyarla, no por el bien de la misma, sino porque la conectividad es esencial para todos nuestros ciudadanos, trabajadores, y nuestra economía.

SOLUCIONES

■ Durante la fase de recuperación, en la que se necesita apoyo financiero activo o pasivo, hay que condicionar este apoyo a una serie de criterios, como la responsabilidad social hacia los trabajadores, la búsqueda de una protección laboral adecuada, condiciones laborales saludables y emprender el camino hacia la sostenibilidad medioambiental.

■ Estos compromisos deben ser concretos, vinculantes y exigibles, con retirada de apoyo y sanciones, según sea necesario.

■ La modificación y la flexibilización de la normativa de la UE, las normas de funcionamiento, y del mercado, deben ir acompañadas de esta misma condicionalidad.

1.2. Sostenibilidad social.

La sostenibilidad social no es solo uno de los elementos básicos de una recuperación inteligente, sino que se encuentra entre las premisas fundamentales de la Unión Europea. Debe considerarse como un pilar central cuando se planifiquen las medidas de recuperación de la aviación.

La sostenibilidad social se logrará garantizando que las condiciones y el trato de los trabajadores por parte de los empresarios, los sistemas sociales, y la legislación laboral, sean justos, predecibles, y equilibren los intereses de los empleadores y de los empleados.

La sostenibilidad social se logrará mediante:

- Derechos laborales claros y adecuados.
- La presencia de inspección laboral
- La aplicación de la ley y de medidas de corrección.
- La presencia de sindicatos y diálogo social.
- Participación en sistemas de protección social.

Esta sostenibilidad social se concreta mediante suficientes derechos laborales; la presencia de medidas de protección de la salud, la seguridad en el lugar de trabajo y el respeto de los derechos fundamentales y humanos.

Se ve comprometida y se contrarresta por:

- La presencia de relaciones de trabajo fraudulentas, no declaradas o mal tipificadas, como el falso autoempleo.
- Una representación laboral colectiva deficiente o inexistente.
- La dificultad para determinar qué normativa o marco laboral es aplicable a un trabajador.
- La falta de derechos parentales y por enfermedad.
- Las relaciones laborales precarias.
- La evitación o minimización de las contribuciones sociales
- Las relaciones laborales a distancia, especialmente cuando las instrucciones del empleador, las normas aplicables y la responsabilidad y la auditoría de cuentas proceden del exterior del país en el que el trabajador tenga su base, o pasan por o se detienen en un intermediario (por ejemplo, una agencia de subcontratación).

La crisis del COVID-19 ha revelado claramente los efectos que el empleo atípico y precario tiene sobre los trabajadores de la aviación.

Los trabajadores de compañías socialmente responsables también se ven afectados por esta crisis, pero disfrutan de una protección social mínima que no tienen los pilotos con contratos de cero horas, con contratos de 'brokers', que pagan por volar o que son falsos autónomos.

Miles de pilotos se encuentran desempleados, y sin cobertura social, porque han estado trabajando para compañías aéreas de la UE a través de complejos sistemas de ingeniería económica que los privan de protección social; y los Estados Miembros a su vez, se ven privados de sus correspondientes

ingresos por seguridad social e impuestos sobre la renta.

Se ignoran así los derechos de estos pilotos: no se han pagado los salarios, no se respetan los plazos de preaviso, la negociación colectiva es inexistente, y esta precaria situación priva a esos trabajadores de derechos fundamentales como el derecho a la conciliación familiar y el acceso a un nivel de vida mínimo.

Además, el uso de métodos de empleo atípicos y precarios por parte de ciertas aerolíneas, distorsiona la competencia leal dentro del mercado de aviación de Europa, proporcionando a esas aerolíneas una ventaja competitiva injusta sobre las aerolíneas socialmente responsables, que sí emplean a sus tripulaciones directamente, y respetan las leyes del país donde se encuentran basadas las tripulaciones. Solo este último modelo puede considerarse sostenible y de interés público.

SOLUCIONES

- La recuperación debe utilizarse para limitar estrictamente, y, en última instancia, eliminar las formas precarias y atípicas de empleo de tripulaciones de vuelo.
- Mientras tanto, el riesgo social de estas formas atípicas de empleo debe ser monitorizado de cerca y/o eliminado rápidamente. Las tripulaciones de vuelo deben tener contratos locales en el lugar donde tengan su base directamente, o temporalmente, a través de agencias registradas localmente. El desplazamiento de las tripulaciones de vuelo debe vigilarse de cerca.
- Es preciso aclarar el marco legal de la situación y clasificación laboral para garantizar que los trabajadores de alta movilidad en la aviación, siempre puedan identificar la realidad de su situación, que les son de aplicación algunas normas, y cuáles son esas normas. No se debe caer en las lagunas de la normativa sobre desplazamientos, la legislación laboral de agencias temporales o 'brokers', y el empleo convencional. En el transporte aéreo comercial, el empleo directo siempre debe ser asumido como la relación predeterminada por defecto, (es decir,

la presunción de empleo directo) a menos que los hechos sobre el terreno y demostrados por las compañías indiquen lo contrario.

- Los responsables políticos deben promover activa y públicamente el empleo directo, y favorecer asimismo los derechos y la opinión de aquellas compañías aéreas que contraten directamente a sus tripulaciones.

- Igualmente debe garantizarse que los trabajadores de la aviación puedan acceder a su derecho a la conciliación entre el trabajo y la vida personal o familiar, incluyendo políticas favorables para la familia, los antecedentes, la diversidad racial y de género, y la normativa sobre el tiempo de trabajo.

1.3. Sostenibilidad medioambiental.

Para la aviación moderna, ignorar la sostenibilidad ambiental no es una opción.

Para cumplir con su función de servicio público, y proporcionar infraestructura crítica, la aviación debe comprometerse con políticas y medidas que la mantengan en el camino de la descarbonización para el año 2050.

El Acuerdo Verde de la UE debe proporcionar los incentivos y la inversión necesarios para alcanzar este objetivo, con una combinación de políticas validadas científicamente, que pueden lograr un progreso real.

Deben evitarse las medidas que, simplemente, aporten relaciones públicas positivas o que “castiguen” inútilmente al sector sin impulsar el progreso.

Sin acciones concretas, y una vía creíble hacia la sostenibilidad ambiental, es probable que el impacto de la aviación no sea visto con buenos ojos por parte de la opinión pública, debilitando a corto plazo a la industria, y reduciendo su proyección en el futuro.

SOLUCIONES

- Son necesarios compromisos y credibilidad absolutos, por parte de todo el sector y de cada país en particular.

- Se necesita aumentar la inversión en alternativas a los combustibles fósiles o Combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés).

- Es necesario identificar el objetivo alcanzable de la descarbonización desde ahora hasta 2050, y describir claramente las políticas y los cambios necesarios para alcanzar este objetivo.

- La inclusión de la aviación, por medio de medidas científicamente validadas, incentivos e inversión, en los planes climáticos y en el Acuerdo Verde de la UE resulta necesaria.

- Hay que asegurarse de que, las acciones climáticas del sector de la aviación sean susceptibles de financiación, en el marco de la UE de la próxima generación y del nuevo Marco Financiero Plurianual (MFP).

LA CLAVE PARA UNA AVIACIÓN DE ÉXITO EN EL MERCADO DE LA UNIÓN EUROPEA

02

INTEGRIDAD Y COMPETITIVIDAD

2.1. Prevenir la distorsión del mercado de la aviación en la UE.

Estas distorsiones se generan con frecuencia a través de ingeniería y lagunas legales, o mediante la aplicación única de la normativa de la aviación (de naturaleza no exhaustiva), mientras se evitan o ignoran otras normas reglamentarias y sociales de aplicación general en la UE.

Sin eliminar estas distorsiones, no es posible mantener la integridad del mercado único, ni obtener una competencia leal y justa entre los actores del mercado. Al llevar a todas las compañías aéreas al límite entre la supervivencia y el fracaso, la crisis del COVID-19 ha exacerbado este problema: impulsando a las compañías a buscar ventajas de mercado explotando estas distorsiones, o por medio de la utilización de lagunas legales, y perjudicando a las líneas aéreas que no utilizan tales medidas con más fuerza que las que sí lo hacen.

Al forzar a todas las aerolíneas y compañías de aviación a acercarse a la frontera entre la supervivencia y el fracaso, la crisis del COVID-19 ha agudizado este problema

Las lagunas legales mencionadas en la sección de Sostenibilidad Social anterior, con respecto a una situación laboral fraudulenta o mal tipificada, o el régimen aplicable (por ejemplo, trabajadores desplazados, trabajo por agencias externas o 'brokers', etc.) forman parte importante de las distorsiones actuales, siendo más prevalentes o pasadas por alto en algunos Estados y compañías que en otros. La crisis de COVID ha agravado el problema al provocar la tentación de los empleadores de reducir los costes y riesgos de la crisis, ya sea mediante despidos o reduciendo radicalmente las condiciones y la seguridad de los empleados para preservar el rendimiento financiero de la empresa.

En particular, la política de algunas aerolíneas de considerar únicamente el Reglamento de Servicios Aéreos (1008/2008) al contratar tripulaciones e ignorar la aplicabilidad de las obligaciones que conlleva el establecimiento de una base operativa en un Estado, así como las normas sobre el desplazamiento y la contratación de personal mediante agencias, crea una distorsión de la competencia. Si en el Reglamento de servicios aéreos se aclarara que el marco completo de la legislación de la

Unión Europea se aplica en todo momento, y que se aplica una reglamentación adicional cuando se produce el establecimiento a través de una Base Operativa y/o donde las tripulaciones tienen su Base Principal, esto situaría a las aerolíneas en un plano de mayor igualdad y ayudaría a reequilibrar el campo de juego.

SOLUCIONES

- Lugares de trabajo = Bases operativas: en el Reglamento de servicios aéreos debe quedar claro que toda base operativa que se establezca en un país determinado conlleva obligaciones legales para las compañías aéreas, concretamente la aplicabilidad de todas las leyes nacionales. Es necesario definir mejor la "sede principal" y reconocer otros "lugares de actividad" (= otras bases de operaciones). Para que un lugar de actividad sea el principal, está claro que existen otros/varios lugares de actividad en realidad, sin embargo, estos últimos no están reconocidos ni definidos en la normativa vigente de la UE.
- La Comisión, como garante de los Tratados, y los Estados Miembros, deberán garantizar que todas las aerolíneas apliquen e implementen las normas de la UE en todos los países donde tengan bases operativas. La cooperación entre los Estados Miembros (tanto las autoridades laborales como las autoridades de aviación) deberá fortalecerse y hacerse sistemática.
- Se necesita, con urgencia, aclarar a nivel de la UE las expectativas por defecto en lo que respecta a la situación laboral (directa, es decir, se parte de que se trata de un empleo directo), y el régimen aplicable (ya sea por desplazamiento, etc) para los trabajadores de alta movilidad en la aviación, dentro de la UE.
- Las formas de empleo fraudulentas y deliberadamente mal categorizadas - como la gran mayoría del "trabajo autónomo" - deben ser tratadas como la ilegalidad que son y frenadas, en lugar de ser exportadas de algunos estados (donde son toleradas) al resto (donde son ilegales) y permitir que distorsionen la competencia.

2.2. Garantizando la igualdad de condiciones entre los estados del mercado.

Algunos Estados Miembros toleran o se abstienen de tomar medidas decisivas contra las compañías aéreas que utilizan tripulaciones “autónomas” con contratos no pertenecientes a la UE, a través de intermediarios con sede en otros países de la UE. Algunos Estados Miembros no aplican las normas de desplazamiento o la normativa de seguridad social a la tripulación aérea. Algunos Estados Miembros no conceden derechos sindicales a las tripulaciones aéreas con sede en su país que tienen contratos en otros Estados Miembros.

La ausencia de políticas de la UE contra las formas de empleo mal tipificadas y contra la no aplicación de las normas de desplazamiento y de seguridad social a la tripulación aérea crea una fuerte distorsión en el mercado que necesita ser abordada con urgencia.

También hay una serie de Estados, como Irlanda, Polonia y los Países Bálticos que, al regular a los proveedores de servicios aéreos registrados en su país, adoptan un enfoque de “mirar hacia otro lado” con respecto a las prácticas de empleo y el cumplimiento de normas por parte de estas empresas. Esto es especialmente problemático cuando estas empresas operan o abren bases operativas en otros Estados Miembros donde las normas se aplican correctamente por los operadores registrados localmente. Para que quede claro, hoy en día el mercado de la aviación de la UE es cualquier cosa menos un campo de juego uniforme, establecido casi estructuralmente para asegurar que en la práctica no haya igualdad de condiciones entre los Estados miembros. Esto impulsa el comportamiento de las compañías aéreas a buscar los Estados más convenientes (banderas de conveniencia, compra de foros reguladores, dumping social), lo cual acentúa el problema.

Además de estas divergencias en la reglamentación de los servicios aéreos y del empleo, la diferencia en la tributación social y la aplicación de la legislación de los Estados Miembros se utiliza con frecuencia para obtener ventajas, ya que técnicamente se afirma que las tripulaciones aéreas están bajo la jurisdicción de los regímenes sociales menos onerosos. Con las redes de seguridad social sometidas a una fuerte presión en la crisis del COVID-19 y siendo la última línea de defensa de muchos trabajadores abandonados, este dumping social es especialmente perjudicial ya que amenaza con socavar esa red de seguridad para todos, justo cuando más la necesitan.

Un problema similar se genera por las grandes diferencias en la interpretación, aplicación y supervisión de la seguridad operacional de la aviación y la regulación operativa entre las autoridades nacionales competentes.

Además de que la competencia y los recursos varían mucho, los recursos y la competencia en algunos estados importantes están por debajo del nivel necesario para cumplir su mandato. Se requiere urgentemente una mejor armonización, y EASA debe contar con los recursos y el apoyo para ello.

Algunas aerolíneas con bases operativas o certificados de operación aérea (AOC) en diferentes Estados Miembros han desarrollado el concepto de “operaciones grupales” mediante el cual las aeronaves y las tripulaciones pueden intercambiarse entre los diferentes establecimientos del grupo. En algunos casos, este tipo de organización ignora la legislación laboral de la UE y a nivel nacional sobre movilidad y desplazamiento de tripulaciones dentro del grupo. Este tipo de organización a menudo está diseñado para minimizar los costes sociales y fiscales utilizando paraísos sociales y fiscales “de facto” dentro de la UE, gracias a las lagunas existentes en el sistema y a la política de “laissez-faire” de las autoridades. Desafortunadamente, EASA está aceptando este concepto sin haber estudiado las posibles consecuencias legales y sociales.

SOLUCIONES

- Es necesario adoptar medidas de aplicación de la ley contra los Estados Miembros que no cumplan las normas, socaven a otros o no cumplan con sus obligaciones en el marco del sistema de EASA.
- El sistema social de la UE necesita refuerzo y protección bajo la presión de la crisis del COVID-19:
 - Se necesita una iniciativa paneuropea de supervisión y aplicación de medidas, que garantice que las empresas contribuyan de manera adecuada y justa a dicha iniciativa, y que esté a disposición de los trabajadores vulnerables, como los trabajadores de alta movilidad de la aviación.
 - En particular, no debería permitirse la no contribución, o hacerlo a una tasa más baja en un estado, y luego transferir los costes de los trabajadores abandonados a otro país, que es el que tiene que pagar la cuenta.
 - Esta situación también requiere medidas en los casos en que los trabajadores migrantes de la UE en zonas de terceros países como el Golfo, no han formado parte de los sistemas sociales, sino que luego son devueltos a la UE, cuando ya no se les necesita en el extranjero, para que la UE se ocupe de ellos.
- Cuando un estado esté dispuesto a tolerar sistemas de empleo fraudulentos o lesivos, y las directrices de

control no resuelvan esto, debería existir un requisito para evitar que los trabajadores de alta movilidad, bajo este régimen fraudulento, sean exportados a otros Estados Miembros socavando al resto de la UE.

- La UE y los Estados Miembros deben redactar directrices para garantizar el seguimiento y el cumplimiento de la legislación nacional en los ámbitos laboral, fiscal y de seguridad social para grupos de compañías aéreas con múltiples AOC o bases operativas en varios Estados Miembros.

- EASA debe abstenerse de facilitar las operaciones de grupo/interoperabilidad de las tripulaciones sin haber llevado a cabo una evaluación exhaustiva de los impactos (especialmente de los impactos sociales y legales), la consulta a las partes interesadas y la creación de un grupo de trabajo dedicado a la elaboración de normas.

2.3. Aplicación completa y coherente de la regulación de los servicios aéreos, las ayudas estatales y las normas de competencia dentro del mercado de la aviación de la UE.

Como se destacó anteriormente en el epígrafe “Prevención de la distorsión del mercado de la aviación de la UE”, se aplica de manera parcial o irregular el Reglamento de servicios aéreos dentro del mercado de la aviación de la UE. En particular, el hecho de no tratar las bases de operaciones en países distintos del Estado de origen de una aerolínea como establecimientos en el sentido de los Tratados de la UE, puede ser perjudicial para los trabajadores y para la supervisión reglamentaria, como se ha señalado anteriormente.

El COVID-19 también ha puesto de relieve las restricciones actuales sobre las ayudas estatales, y su necesidad de revisión, para poder afrontar con el apoyo necesario cuando la industria esté atravesando por dificultades.

La crisis ha demostrado que la aviación es una infraestructura europea crítica y estratégica, así como especialmente vulnerable a una pandemia. Por lo tanto, es crucial que las restricciones de las ayudas estatales se adecuen a su finalidad, incluida la eliminación de restricciones indebidas, el uso de la condicionalidad para garantizar un comportamiento adecuado de los receptores y un mayor papel de las obligaciones de servicio público, especialmente ya que el COVID-19 ha revelado el carácter crítico del servicio público prestado.

Las normas sobre ayudas estatales y las normas sobre las Obligaciones de Servicio Público aplicables al sector

del transporte aéreo durante el brote de COVID deberían enmendarse para garantizar una recuperación socialmente sostenible. Como parte de las condiciones previas para recibir la ayuda, las compañías aéreas deberían presentar un plan socialmente sostenible, que incluya el compromiso de preservar los puestos de trabajo, la firma de un acuerdo con los interlocutores sociales al nivel apropiado y la finalización de los contratos de empleo atípicos y las prácticas de ingeniería social.

Finalmente, la regulación y cumplimiento de las normas de competencia leal de la UE tienen un papel importante que desempeñar a fin de garantizar que las empresas que busquen una ventaja injusta, a expensas de otras, retornen al método correcto.

Este tipo de ventaja injusta a menudo puede permanecer oculta y difusa, como la ingeniería social expuesta anteriormente, o el uso de subsidios ocultos en lugar de abiertos y estructurados, a menudo camuflados en una fuente regional amplia, como cámaras de comercio o juntas de turismo, o aeropuertos a nivel individual.

En los últimos años, ciertas compañías aéreas, principalmente en el sector de bajo coste, se beneficiaron de ayudas estatales en forma de garantía para préstamos baratos y, por lo tanto, se facilitó el acceso a dinero fresco. Del mismo modo, se han beneficiado de tasas aeroportuarias artificialmente bajas, y apoyo financiero, por ejemplo, de las autoridades locales de turismo, mientras que los demás operadores no han estado pagando las tasas aeroportuarias al precio habitual de mercado y no se están beneficiando de las subvenciones de las autoridades locales. Tal apoyo distorsiona la competencia leal y debe detenerse, o por lo menos también debería seguir los criterios de sostenibilidad social descritos anteriormente.

SOLUCIONES

■ Reforma de las ayudas estatales

- Debería permitirse la ayuda estatal para asistir a las compañías aéreas que proporcionan infraestructura crítica en tiempos de crisis. Ello puede implicar la flexibilización de las restricciones o requisitos de rescate.

La condicionalidad, tal como se ha descrito anteriormente (incluida la sostenibilidad social y ambiental, el empleo directo, la ausencia de ingeniería social, etc.), debe estar vinculada a dicha ayuda, o a la flexibilización de las restricciones para proporcionarla

- Supervisión de la competencia de los subsidios ocultos

- Deben investigarse y abordarse las subvenciones ocultas o difusas en el sector de las líneas aéreas y aeropuertos y/o a través de las autoridades locales de turismo.

2.4. Un actor fuerte en un mercado global justo y sostenible:

La política exterior de aviación de la UE debería esforzarse por defender más enérgicamente los intereses, valores y normas europeas durante y después de la crisis del COVID-19. Debería aspirar a alcanzar las normas de seguridad, sociales y ambientales más elevadas posibles en la industria, mediante la convergencia reglamentaria con socios de terceros países (la simple cooperación no es suficiente). La aviación de la UE está sometida a una increíble presión sin precedentes. Por lo tanto, cualquier acción emprendida en el ámbito de la aviación exterior por la Comisión y los Estados miembros debería tener como único objetivo ayudar a las compañías aéreas de la UE a recuperar la competitividad lo antes posible. En primer lugar, los derechos de tráfico de quinta libertad intracomunitarios ya no deberían concederse a los operadores de terceros países mediante acuerdos de transporte aéreo (a nivel de la UE y de los Estados miembros). Las líneas aéreas de la UE, de hecho, no pueden enfrentarse a una competencia feroz (y a menudo injusta) en el mercado interior de la UE mientras están ocupadas recuperándose o incluso luchando por sobrevivir. Una recuperación inteligente implica que la UE siga siendo un actor global fuerte en el futuro. Esto requiere el funcionamiento y presencia continuos de una industria de la aviación con base en Europa, solvente, que garantice la conectividad de bienes, personas y negocios.

Las normas de propiedad y control garantizan que, en casos de crisis, como la que estamos viviendo, el acceso a los bienes y la repatriación de los ciudadanos de la UE no dependa de intereses extranjeros.

La tolerancia con el “wet-leasing” extranjero de aviones de gran tamaño ha puesto de manifiesto la dependencia del sector de carga de la UE de esta práctica. Todos los países europeos han experimentado los efectos negativos de depender de terceros países para disponer de productos sanitarios esenciales. La UE no puede depender de terceros países en el futuro para garantizar la conectividad de sus ciudadanos ni el suministro de bienes, tanto para la importación, como para la exportación.

El componente comercial de la disposición sobre arrendamientos de Reglamento 1008/2008 se está aplicando actualmente de forma aislada, sin la correcta normativa social y laboral de la UE, que sin duda debería aplicarse. No hay absolutamente ninguna claridad en lo que res-

pecta en particular a la condición jurídica del trabajador/migrante no comunitario, así como el derecho laboral y social aplicable a estas tripulaciones aéreas que son enviadas/desplegadas/desplazadas temporalmente a un país de la UE desde un tercer país no perteneciente a la UE. Para evitar el abuso y el dumping social, debe trazarse siempre una línea roja entre el verdadero “arrendamiento con tripulación de un tercer país” y la pura “externalización”, y sobre todo en tiempos de crisis. Para ello, debe introducirse en la reglamentación de la UE una definición clara e inequívoca de “necesidad excepcional”.

De hecho, si las necesidades estacionales y técnicas son limitadas en el tiempo por su naturaleza, el “wet-leasing” que se emplea por motivos de “necesidad excepcional” puede, de hecho, durar más de lo realmente necesario y convertirse en una nueva forma de reducción de costes operativos. No es ningún secreto que los países de la UE tienen algunos de los más altos estándares de protección laboral, y por lo tanto, de costes, en el mundo, y algunos operadores podrían verse tentados a socavar estos estándares recurriendo de manera sistemática al “wet-leasing” de terceros países. Esto va totalmente en contra del interés público, y solo en beneficio de unos pocos operadores.

Además, bajo las presiones financieras de la crisis del COVID-19, las normas sobre propiedad y control están siendo sometidas a una presión considerable con el deseo de que el dinero de terceros países sirva de ayuda a las compañías de aviación que están pasando apuros a corto plazo.

Es esencial que las reglas de propiedad y control se apliquen en la práctica para que la industria europea, durante una situación de crisis, no pueda ser ‘saqueada’ y luego descartada por los intereses de terceros países. Si bien el efectivo es tentador a corto plazo, los montos de inversión cercanos o superiores al límite actual del 49% han formado, casi universalmente, parte de un plan a medio plazo para reforzar la posición y el tráfico directo a los operadores de terceros países, antes de excluir al operador de la UE, que ha sido usado como un caballo de Troya al servicio de intereses extranjeros.

Además, mientras que los Estados Miembros están severamente restringidos con respecto al apoyo financiero o la inversión que pueden ofrecer a sus aerolíneas, las normas de O&C permiten un aporte comparativamente no restringido de los Estados de terceros países (aunque dentro del límite del 49%). Esto es manifiestamente irrazonable y socava en gran medida la integridad y la resistencia a largo plazo del mercado de la aviación de la Unión Europea.

SOLUCIONES

- La UE y los Estados miembros deberían suspender y aplazar una mayor liberalización del mercado de la UE a través de los acuerdos de transporte aéreo (ATA). Los ATA deben ir precedidos de una evaluación de impacto exhaustiva, similar a las llamadas evaluaciones de impacto de sostenibilidad realizadas por la Comisión de la UE antes de negociar acuerdos de libre comercio e inversión. Estos están destinados a evaluar previamente los efectos económicos, ambientales y sociales de cualquier Acuerdo.
- Los futuros acuerdos de transporte aéreo deben estar destinados exclusivamente a lograr una verdadera ‘convergencia regulatoria’ con los terceros países (la cooperación no es suficiente), especialmente, pero no exclusivamente, en las áreas sociales, de seguridad y medioambientales y deben estar limitados en términos de apertura de acceso al mercado a terceros y derechos de tráfico de la ‘4ª Libertad’ únicamente.
- La Comisión Europea y los Estados miembros deberían comprometerse a promover un enfoque mucho más coordinado en el campo de la aviación externa. Los Estados miembros, por ejemplo, deberían abstenerse de otorgar a terceros países mediante acuerdos bilaterales derechos de tráfico que afecten a todo el mercado interno (por ejemplo, Ethiopian Airlines puede volar actualmente entre Helsinki y Dublín). Cuando se deban tomar tales decisiones, la coordinación a nivel de la UE debe ser el requisito mínimo y se debe realizar una encuesta de opinión e interés público.
- La Comisión y los Estados miembros deberían volver a confirmar su compromiso con las normas actuales de la UE sobre la propiedad y el control de las compañías aéreas que permanecen como están.
- La posición real del estado de Propiedad y Control de todas las aerolíneas debe ser monitorizada continuamente, con un registro transparente de Propiedad Beneficiaria y un registro de Control Efectivo.
- Se requiere un mecanismo para restaurar las infracciones de la regla a una posición de cumplimiento, ya sea en base a sanciones, medidas automáticas o la exigencia de cumplimiento de las condiciones de la licencia de operación.
- La UE debe restringir y/o promover medidas de apoyo en interés público frente a la apertura no regulada para la influencia del capital o estado extranjero.
- El “wet-lease” de terceros países debe seguir siendo excepcional, justificado únicamente por las necesidades

técnicas y estacionales y limitado en el tiempo, para nunca crear una dependencia en la UE de las flotas de terceros países, o una nueva forma de reducir los costes operativos al eludir la legislación social de la UE y los Estados miembros.

PROTEGIENDO LA AVIACIÓN FRENTE A NUEVAS CRISIS

03

FORTALECIENDO LA RESILIENCIA

La resistencia del sector de la aviación frente a perturbaciones como la crisis del COVID-19 no es algo que pueda decretarse simplemente. Se trata de una característica que surgirá de los sistemas y medidas que afectan a diferentes aspectos del sector, la mayoría de los cuales se describen en otras secciones de este plan. En general, sin embargo, haciendo más robustos a los diferentes actores, teniendo una participación equilibrada en la cadena de valor de la aviación, y en una posición en la que cualquier actor determinado no sea vulnerable a que otros actores apunten sus propias posiciones a expensas de los demás.

Los efectos de la crisis tuvieron un efecto inmediato abrumador en la aviación con el 90% de los aviones estacionados en tierra, y la recuperación durará más tiempo que en muchos otros sectores de la economía. Esto no es sorprendente, y puede planificarse para el futuro, para lo cual es necesario diseñar sistemas tanto para las crisis sistémicas como para las extraordinarias, para asegurar la sostenibilidad de la industria.

La Comisión a menudo identifica el diálogo social como un elemento clave para una recuperación sostenible. Sin embargo, algunos modelos empresariales, particularmente en algunos Estados Miembros y ciertos segmentos del mercado (low-cost), rechazan todo tipo de diálogo con los sindicatos o lo consideran como un ejercicio de enfoque vertical. Por lo tanto, hay muchas cuestiones graves en una crisis, que el Diálogo Social simplemente no puede abordar, sin duda sin que sea obligatorio y sin que las soluciones requieran un acuerdo mutuo.

Durante la crisis, la Unión Europea y los Estados miembros han concedido una serie de flexibilizaciones y exenciones a las normas, tanto económicas como técnicas. Sin embargo, llevado a cabo bajo una conside-

rable presión de tiempo, esto se ha hecho a menudo sin coordinación, o sin tener plenamente en cuenta las consecuencias en un esfuerzo por proporcionar un rápido alivio. Esto da lugar a diferencias locales en cuanto a la cantidad de ayudas disponibles, y a algunas importantes consecuencias imprevistas. Deberían tenerse en cuenta todas las posibles medidas de apoyo y cómo interactúan y pueden ser coordinadas sin la presión del tiempo, en tiempos de calma, para que paquetes de políticas de emergencia bien pensados puedan estar listos y ser desplegados fácilmente en futuras crisis para tener un mejor efecto.

Cualquier medida de recuperación también depende de la capacidad de la industria para retener mano de obra cualificada. Algunos fondos de la UE se han destinado al desempleo a corto plazo, pero es necesario pensar más allá de las prestaciones por desempleo y garantizar que las licencias, las habilitaciones de tipo y los certificados estén vigentes cuando sea necesario.

También se ha hecho evidente que una pandemia y cualquier reducción severa de las operaciones de vuelo traen consigo nuevos riesgos para la seguridad, en particular un cambio fundamental en la naturaleza y supuestos a partir de los cuales se diseña la normativa de seguridad existente.

Una vez más, la forma en que funcionaría la reglamentación de seguridad existente y la forma en que tendría que adaptarse para cubrir nuevos riesgos en una variedad de situaciones de choque es algo que puede considerarse de antemano, y se pueden identificar paquetes de normativa de seguridad de emergencia para diferentes escenarios, de manera que estén “listos para funcionar” si alguna vez se requieren.

3.1. Necesidad de diálogo social.

Los sindicatos y las asociaciones de tripulantes han contribuido, mediante el diálogo social a nivel empresarial y nacional, a reducir el riesgo social de la crisis, y han ayudado a la supervivencia de las empresas que se encuentran en una situación difícil. Cuando las tripulaciones, en particular debido a prácticas laborales atípicas, no estaban protegidas por ningún sindicato o asociación, los riesgos sociales explotaron y las tripulaciones quedaron en una situación desesperada.

3.2. Normativas de seguridad apropiadas que pueden identificar y mitigar nuevos riesgos en una situación de shock:

SOLUCIONES

- Promoción activa por parte de los Estados Miembros de los sindicatos/asociaciones a nivel nacional, en particular exigiendo el acuerdo con los sindicatos para beneficiarse de las medidas de apoyo público.
- El comportamiento antisindical en la aviación debe abordarse como una amenaza sistémica para la sostenibilidad de la industria. La UE y los Estados Miembros deben coordinar políticas correctivas para abordar esta debilidad del sistema.
- Para beneficiarse de un apoyo multinacional coordinado o acumulativo, o a nivel de la UE, ya sea directamente o mediante medidas de alivio regulatorio, el diálogo social y el acuerdo entre las partes deben considerarse obligatorios.

Las autoridades y los operadores se han visto obligados a trabajar bajo una enorme presión de tiempo y costes, llevando la seguridad al límite. La crisis y la recuperación están muy al margen de los escenarios normales. Por lo tanto, la Comisión, EASA y las autoridades nacionales deben redoblar su vigilancia de la seguridad, para asegurar que los operadores no permitan que la seguridad sufra bajo presión financiera. Igualmente, para recuperar los niveles de seguridad anteriores se necesitarán esfuerzos adicionales, que requieren una inversión adicional (que sin duda no es gratuita).

La crisis del Covid-19 ha tenido un impacto muy negativo en todos los operadores de aerolíneas europeas. Bajo tan severa presión económica, algunos de ellos habrán tomado decisiones comerciales apresuradas, muy posiblemente generando riesgos para la seguridad de las operaciones. Por lo tanto, es probable que el nuevo

entorno operativo “post-Covid-19” haya exacerbado los riesgos de seguridad preexistentes, y abarque los nuevos riesgos inducidos por la forma en que un operador haya reaccionado a la crisis. Entre los ejemplos de estos riesgos, y algunas formas de mitigarlos, destacan los siguientes:

- Una reducción de personal puede tener consecuencias de seguridad en varias áreas organizacionales.
- Impacto negativo del empleo precario de las tripulaciones en la toma de decisiones de seguridad.
- Las operaciones pueden verse significativamente alteradas por nuevos procedimientos, medidas sanitarias o restricciones inusuales.
- Los operadores pueden operar cada vez más con contratos a corto plazo, que requieran vuelos a destinos desconocidos.
- Recortes en medidas de seguridad en el ámbito de la gestión de la seguridad y de la fatiga insuficiente o inexistente, cuando se opera bajo exenciones.
- Las exenciones nacionales corren el riesgo de poder serlo a largo plazo, pero deberán tratar de terminarse lo antes posible. Las operaciones que se lleven a cabo bajo tales exenciones deberán cumplir estrictamente con las directrices FTL de EASA, y retornar a la legislación normal de EASA tan pronto como cambien las condiciones sobre el terreno.
- El importante retraso en la formación de los pilotos, y la falta acumulada de experiencia operativa de las tripulaciones (debido a períodos prolongados de ausencia de vuelos), se están convirtiendo en un riesgo de seguridad importante que necesita de la atención prioritaria por parte de EASA, DG MOVE y de las autoridades nacionales.
- La falta de una supervisión nacional efectiva de la seguridad (ya parcialmente deficiente en el período anterior a la pandemia del COVID-19) hace que los riesgos perduren y en algunos casos probablemente empeoren con los escasos recursos disponibles. DG MOVE y EASA necesitan poner recursos para reforzar la supervisión de la seguridad durante la recuperación.
- Se necesitarán medidas proactivas para identificar los peligros en circunstancias operativas, que cambian rápidamente, ya que los datos de las incidencias tardan en procesarse. ECA ya ha colaborado con EASA en el RNO WG (Grupo de trabajo sobre el retorno a las operaciones normales), identificando los peligros

derivados del retorno a las operaciones y estableciendo medios para reducir los riesgos asociados.

- El uso sistemático y reforzado de los sistemas de gestión de la seguridad por parte de los operadores, así como el fortalecimiento de la supervisión por parte de la Autoridad Nacional de Aviación de su correcta aplicación, serán cruciales para garantizar que se identifiquen los peligros y riesgos actuales y nuevos, se mitiguen adecuadamente y se mejore continuamente la reducción de los mismos.

SOLUCIONES

■ El fortalecimiento de la supervisión de la seguridad por parte de las Autoridades Nacionales y de EASA será la clave. Las deficiencias de seguridad pueden ser difíciles de identificar, ya que a menudo sólo se materializan y se hacen visibles cuando la red de seguridad se ha roto, por ejemplo, a través de un incidente/ accidente. También se requiere una mejor gestión de la seguridad por parte de los operadores, así como la supervisión de la misma por parte de las autoridades.

■ Se hace necesario el diseño de una filosofía apropiada para la simplificación de normas, un entrenamiento reforzado, y requisitos de experiencia reciente en una población escasa en dicha experiencia.

■ Consideración del efecto de la reducción de las tasas financiadas por el volumen de operaciones de vuelo por entidades de gestión del tráfico aéreo y los organismos nacionales de aviación civil/EASA. ¿Este modelo es sostenible o necesita un puente de emergencia?

■ Empezar la planificación del escenario de resiliencia a nivel de EASA y de las Autoridades de Aviación Civil (NCA) coordinadas: Qué escenarios podrían surgir, y qué paquetes conceptuales de medidas de emergencia podrían prepararse de antemano (en particular, considerando la interacción de las medidas y las consecuencias imprevistas).

Los escenarios podrían incluir la operación a través de una pandemia, una importante recesión o perturbación financiera o económica mundial, un importante conflicto armado internacional, eventos geológicos y una amplia volatilidad climática y meteorológica. Se debería considerar en general tanto las reducciones drásticas de las operaciones de vuelo como la necesidad temporal de un aumento de los volúmenes de vuelo (ya sea en total o en caso de reducción del personal o de la disponibilidad de aeronaves)

3.3. Medidas de ayuda en emergencias, preparadas de antemano para la industria aeronáutica.

Aunque la crisis y la pandemia actuales no se esperaban, sí alientan a la reflexión de que no tiene por qué ser algo que no se planifique. Debería ser posible considerar una serie de escenarios de impacto para la industria (y, de hecho, para cualquier otra industria de infraestructura crítica), y diseñar paquetes de políticas de emergencia que pudieran proporcionar el apoyo adecuado.

En particular, las hipótesis generales descritas anteriormente para la reglamentación operacional y de seguridad también podrían considerarse a nivel económico. Esto también podría significar considerar qué medidas de salud financiera y de contingencia debería adoptar una aerolínea o una empresa de aviación como mínimo, tal como se considera en el sector bancario y financiero.

SOLUCIONES

■ Empezar la planificación de escenarios de resiliencia a nivel de la Comisión. En particular, el diseño de paquetes de medidas y políticas para enfrentar una serie de escenarios adversos graves:

- Pandemias
- Gran recesión / crisis financiera / económica mundial
- Conflicto armado internacional de gran magnitud
- Sucesos geológicos catastróficos
- Aumento de la inestabilidad climática.

■ Todo conjunto de medidas debería tener en cuenta la necesidad de equilibrar los riesgos, las responsabilidades y los aspectos positivos entre las diferentes partes interesadas y los distintos estratos de la industria de la aviación.

■ Debería considerarse la posibilidad de realizar un análisis para determinar los niveles ideales, o mínimos, de reservas de efectivo y de liquidez para que las compañías aéreas puedan resistir a futuras crisis. Deberían considerarse los pros y los contras de que esto se convierta en una pauta para las aerolíneas o en una futura reglamentación vinculante.

■ En particular, deben considerarse las medidas de salvaguarda contra una aerolínea que mejore su capacidad de supervivencia a expensas de otras.

■ Aunque históricamente las medidas de asistencia se han centrado en la empresa individual, los paquete-

tes deben centrarse en garantizar que el interés público se proteja o mejore: las medidas deben apoyar a los trabajadores, los clientes, el medio ambiente y cualquier otra necesidad de la sociedad (como el apoyo social, los sistemas de salud y bienestar), al menos tanto como los intereses de las empresas. Cualquier consecuencia beneficiosa o adversa para esos intereses públicos debe ser un factor importante al evaluar los paquetes de políticas de resiliencia preparados de antemano.

- Apoyo a los pilotos o a sus aerolíneas para compensar los costes de capacitación en simuladores, necesarios para mantener las licencias vigentes y los controles médicos anuales.
- Apoyo a los pilotos o a sus aerolíneas para compensar los costes de capacitación para nuevos tipos de aeronaves y / u operaciones.
- Apoyo a los pilotos para obtener formación adicional para mejorar sus posibilidades de encontrar trabajos alternativos dentro o fuera del sector de la aviación.

3.4. Apoyando y reteniendo la mano de obra cualificada y las habilidades durante las recesiones.

Un sistema resistente es aquel que conserva la mano de obra y las habilidades necesarias para recuperarse cuando la crisis termine. Los pilotos necesitan recursos para vivir, como cualquier otro trabajador, pero pueden estar expuestos a un desempleo más prolongado que otros sectores. Los largos períodos de inactividad en una profesión de importancia crítica para la seguridad entrañarán una pérdida de aptitudes que comprometerá la futura recuperación, o introducirá nuevos riesgos en ella si no se presta apoyo externo para el mantenimiento de las aptitudes.

SOLUCIONES

- Diseñar medidas permanentes para apoyar y retener la fuerza laboral y las habilidades durante las recesiones proporcionando:
 - Ayudas específicas al desempleo para los trabajadores de la aviación, disponibles durante largos períodos de tiempo.
 - Apoyos específicos para mantener la validez de la licencia de piloto, incluyendo entrenamiento regular, verificaciones de competencia y experiencia reciente en despegues y aterrizajes.
 - Vuelta al entrenamiento y / o capacitación en cuanto la actividad se reanude.
- La Comisión debería alentar a los Estados Miembros y a las compañías aéreas a utilizar los fondos de la UE disponibles, como CRII Plus y EGF, para garantizar la futura empleabilidad de los pilotos de líneas aéreas, incluyendo:

